

www.zoomjapon.info

gratuit numéro 64 - octobre 2016

ACTUALITÉ
Ishinomaki aux petits soins p. 4

VOYAGE
La plus belle vue du Japon p. 26

Automobile
C'est déjà demain !

Nissan

ÉDITO Mobilité



Les constructeurs automobiles japonais se sont imposés au cours des dernières décennies comme les rois de l'innovation. Confrontés à de nouveaux défis dans leur propre pays, ils doivent aujourd'hui s'adapter à un marché vieillissant mais toujours aussi exigeant. Le vieillissement de la population, étant le principal problème du pays, les producteurs de véhicules travaillent activement en relation avec les pouvoirs publics au renouvellement de la mobilité. Les différences importantes entre les grands centres urbains et les petites villes de province tout comme les variations climatiques les poussent à trouver des solutions susceptibles de satisfaire chaque public. Bref, le Japon continue d'avancer et c'est ce que nous avons voulu vous montrer dans ce numéro.

La rédaction
courrier@zoomjapon.info

32 000 Tel est le nombre de nouveaux centenaires que le Japon enregistrera en 2016. Avec 65 692 centenaires pour 127 millions d'habitants, nul autre pays ne pourra se prévaloir d'une plus grande proportion de centenaires au sein de sa population.

Couverture : Nissan

Le regard d'Eric Rechsteiner

Temple Engaku-ji, à Kita-Kamakura



© Eric Rechsteiner

Chaque année mi-août, *O-Bon* est le moment où les Japonais honorent les esprits de leurs ancêtres. C'est l'occasion pour nombre d'entre eux de retourner dans leur région natale pour se retrouver en famille. C'est le moment aussi où se déroulent des festivals de danse, *Bon-odori*. Dans la région de Tôkyô, l'un des beaux endroits pour assister et participer à ces danses est le temple d'Engaku-ji, notamment autour de sa porte principale San-mon.

SEXE Le paradoxe japonais

Selon une étude récente, les Japonais entre 18 et 35 ans ont de moins en moins de rapports sexuels. En effet, 42% des hommes et 44% des femmes dans cette tranche d'âge avouent être vierges. En 2010, seuls 36,2% des hommes et 38,7% des femmes entre 18 et 35 ans étaient concernés. Une situation pour le moins paradoxale dans un pays où l'industrie du sexe est la deuxième plus puissante derrière l'automobile.

POLITIQUE Une femme pour le Parti démocrate

Le principal parti d'opposition vient d'élire pour la première fois une femme à sa tête. Murata Renho, 49 ans, aura la lourde tâche de redonner un peu de dynamisme à une formation qui ne s'est toujours pas remise de sa débandade électorale de 2012. Elle est la troisième femme à occuper un poste à fortes responsabilités ces derniers mois, après Koike Yuriko comme gouverneur de Tôkyô et Inada Tomomi à la Défense.

PROJECTIONS

Le Japon à cœur ouvert

Au-delà des images d'Epinal et des idées reçues sur l'archipel, la chaîne publique NHK World TV choisit d'en montrer d'autres aspects intimes et parfois douloureux. Ces deux documentaires en sont la plus belle illustration.



50 Years On: The Poison of Thalidomide

13 OCT.

A la rencontre de NHK World TV

NHK World TV vous propose de découvrir ses activités grâce à la projection de ces deux documentaires accompagnés d'une présentation générale de la chaîne internationale et d'une séance de questions - réponses.

Jeu. 13 octobre 2016

Lieu :
Maison de la culture du Japon à Paris
101 bis Quai Branly 75015 Paris

ENTRÉE LIBRE
sur réservation

Réservation :
www.mcjp.fr
Tél : 01 44 37 95 95
Du mardi au samedi de 12h à 20h

NHK WORLD
from JAPAN

18h00

Date de réalisation : 2016
Langues : Version originale en japonais avec des sous-titres et une voix off en anglais.

Thalidomide, un scandale d'Etat

L'affaire du thalidomide reste l'un des plus importants scandales sanitaires de l'après-guerre. Responsable de malformations congénitales, ce médicament utilisé dans les années 1950-1960 comme sédatif et anti-nauséeux, notamment chez les femmes enceintes, n'a été retiré que très tardivement de la vente au Japon. Dans ce documentaire fondé sur de nombreux témoignages de victimes, on découvre à la fois les difficultés qu'elles ont rencontrées pour obtenir réparation et celles qu'elles vivent aujourd'hui dans leur quotidien. Si le Japon n'a recensé que 309 victimes contre plus de 3 000 en Allemagne, cette affaire a profondément marqué les esprits. Elle a mis en évidence les carences de l'Etat dans sa capacité à gérer les dossiers de santé publique. Ce film d'une grande sensibilité permet d'en saisir toute l'ampleur et toutes les conséquences.





Inside the Tsunami

Date de réalisation : 2016
Langues : Version originale en japonais avec des sous-titres et une voix off en anglais.

Au cœur de la déferlante

Soumis aux caprices de la terre, le Japon est sujet à de nombreux séismes. Si la plupart d'entre eux sont sans conséquence, certains donnent lieu à des catastrophes de grande ampleur. La dernière en date s'est déroulée le 11 mars 2011. Le tremblement de terre de magnitude 9 sur l'échelle de Richter a été accompagné d'un tsunami qui a détruit une grande partie de la côte nord-est de l'archipel. D'une puissance jamais vue, cette vague géante a non seulement tout balayé sur son passage, mais aussi profondément modifié le paysage. Les témoignages de ceux qui ont vécu cette tragédie ont permis de mieux saisir son mécanisme pour tenter de préparer la population à réagir. Telle est la philosophie de ce film très documenté grâce auquel les Japonais peuvent mieux comprendre le fonctionnement du tsunami et ainsi adopter la bonne attitude en cas de nouvelle catastrophe.



SÉRIE Un hôpital guéri de ses blessures

Cinq ans après sa destruction, l'établissement hospitalier a rouvert ses portes au cœur de la cité portuaire.

L'hôpital municipal d'Ishinomaki situé dans le quartier de Minamihama a subi de graves dommages lors du séisme de 2011. Détruit en grande partie, il a été reconstruit près de la gare, à 2 km du bord de mer, et sa réouverture a été célébrée le 1er septembre. En collaboration étroite avec le centre hospitalier de la Croix-Rouge d'Ishinomaki qui occupe un rôle important dans la région, l'hôpital municipal se veut être "un hôpital ouvert aux citoyens" digne de ce nom. Pour son premier jour, avec seulement 34 patients, il s'est contenté d'un nombre relativement faible de visites. Mais la municipalité se montre confiante pour son avenir, tablant sur une moyenne quotidienne de 199 visites. Avant le séisme, l'hôpital était dans le rouge. Il était donc impératif qu'il retrouve un mode de fonctionnement équilibré.

C'est en janvier 1995, que l'ancien hôpital municipal avait ouvert ses portes à Minamihama, à proximité du bord de mer. Le tsunami du 11 mars 2011 l'avait directement touché. Ce jour-là, 480 personnes, personnel et patients, étaient présentes. Immédiatement, le personnel, suivant les instructions, avait accompagné les patients du rez-de-chaussée à l'étage supérieur. Il n'y a eu aucune victime parmi les malades, mais quatre membres du personnel dont deux intérimaires qui travaillaient au rez-de-chaussée ont trouvé la mort. La déferlante a également emporté le générateur électrique de secours, tous les moyens de communication ainsi que les produits en réserve. L'hôpital s'est retrouvé complètement coupé du monde extérieur. Il a fallu attendre deux jours pour que l'établissement soit totalement évacué.

Malgré son bâtiment hors service, surchargé de nombreux blessés et malades, l'hôpital a dû assurer les soins médicaux de toute la zone autour d'Ishinomaki. Un mois plus tard, un centre hospitalier a été créé ailleurs. Le 31 mai 2012, l'hôpital a été déplacé dans le quartier de Kaisei où l'on avait implanté des logements provisoires. Quant à l'hôpital de la Croix-Rouge d'Ishinomaki, unique centre de taille importante couvrant, à la fois, la région de Sanriku et celle d'Ishinomaki, sa capacité d'accueil était déjà considérable avant la catastrophe, elle est devenue encore beaucoup plus importante après le séisme. A cette situation, s'ajoute le problème du vieillissement de la population qui a contraint la municipalité à réfléchir à la création d'un nouvel environnement hospitalier. Dès lors, la réouverture de l'hôpital a figuré parmi ses premières priorités. Pour que l'hôpital soit fonctionnel en cas d'autres catastrophes naturelles, il a été décidé de le rebâtir dans le quartier de la gare, à côté de la mairie.

Les travaux ont débuté en octobre 2014 et se sont achevés fin juin 2016. Une partie du nouvel hôpital se dresse sur sept étages. Le quartier risquant de se trouver sous les eaux en cas d'un nouveau tsunami, les salles de consultation et les chambres ont été installées dans les étages supérieurs et le bâtiment répond aux nouvelles normes antisismiques. Le coût de sa construction s'est élevé à 13,7 milliards de yens [environ 119 millions d'euros], soit presque le double du budget initialement prévu. Une facture qui s'explique par l'augmentation du coût de la main-d'œuvre et de la superficie de la nouvelle infrastructure. Par ailleurs, il a fallu débourser 2,3 milliards [environ 20 millions d'euros] pour l'achat du matériel médical et l'informatisation des dossiers médicaux.

En raison des conditions d'accès et des nombreux embouteillages dans ce quartier fréquenté, certains se sont inquiétés de sa nouvelle implantation. Mais lors de la préouverture mi-août, de nombreux ha-



Ishinomaki Hibi Shimbun

Le nouvel hôpital municipal a été implanté dans le quartier de la gare. Il jouxte désormais la mairie.



Ishinomaki Hibi Shimbun

Il y avait peu de patients le 1er septembre après l'inauguration.

bitants sont venus découvrir l'hôpital. *"Il est préférable de ne pas avoir à venir ici, mais c'est quand même rassurant de le savoir tout près"*, nous a confié un homme de plus de 80 ans, habitant à proximité, surpris de découvrir ce bâtiment tout neuf et si vaste qu'on pourrait s'y perdre.

Le nouvel hôpital n'assure que six spécialités contre treize précédemment : médecine interne, chirurgie, orthopédie, radiologie, anesthésie et réadaptation. Si la gamme des services est moins importante, la surface de l'hôpital a doublé, soit 23 920 m². Cela est dû notamment à la création d'un service de soins palliatifs, une première dans la région d'Ishinomaki. Non seulement les patients en situation d'urgence médicale et les malades en voie de guérison sont admis, mais encore, l'hôpital répond à la volonté de la municipalité d'assurer la supervision médicale de toute la région.

Le quartier de la gare ayant été submergé lors du tsunami, le parking a été construit au rez-de-chaussée de l'hôpital. Au premier étage, à l'accueil, a été installé un piano offert par la chanteuse américaine Cyndi Lauper. En mars 2012, lors de sa visite dans une boutique d'instruments de musique à Ishinomaki, la star de la pop américaine, avait acheté un piano détruit par le tsunami en demandant de le réparer. Elle l'a offert à la ville *"pour que les citoyens puissent en profiter et retrouver leur tonus grâce à la musique."* Depuis, ce piano est devenu l'emblème de l'hôpital.

A la cérémonie de réouverture, le maire de la ville, KAMEYAMA Hiroshi, a pris la parole en tant que fondateur de l'hôpital. *"La réouverture et le déménagement de l'hôpital ont été possibles grâce à d'innombrables aides et de chaleureux soutiens. C'est un grand pas vers le retour des soins médicaux dans toute notre région. Cet établissement constituera un de ses piliers pour que nos citoyens puissent mener une vie tranquille."* Le directeur de l'hôpital, ISE Hideo, a pour sa part rappelé l'histoire de la reconstruction depuis le séisme. Après avoir continué à assurer les soins dans le bâtiment provisoire, il souhaite désormais *"proposer des soins adaptés à chaque patient, aussi bien avec le personnel médical spécialisé qu'avec le personnel non-médical."*

KUMAGAI Toshikatsu & HIRAI Michiko



Nissan

La Teatro for Dayz de Nissan présentée au Salon de l'automobile de Tôkyô en 2015. Prototype de la voiture connectée et conviviale.

AUTOMOBILE C'est déjà demain !

Après avoir fait rêver, la voiture a perdu de son attrait. Elle est en train aujourd'hui de renaître.

Dans les années 1950-1960, il n'était pas rare de trouver, dans les premiers magazines de manga de cette période, des pages consacrées au monde de demain. L'an 2000 semblait alors une date si lointaine qu'on imaginait un monde extraordinaire et technologiquement avancé. La vision qui s'en dégageait était plutôt positive et on considérait notamment que les moyens de transport seraient de merveilleux engins, rapides, sûrs et capables d'éviter toutes sortes d'obstacles. Le Japon était pourtant à la veille de découvrir le train à grande vitesse qui ne verra le jour en France qu'une vingtaine d'années plus tard. Malgré cela, les Japonais, qui commençaient à s'approprier l'automobile comme bien personnel, comme l'expression *"MyCar"* très en vogue à l'époque le laissait entendre, se projetaient volontiers vers l'avenir. Pour eux, c'était la garantie de découvrir de nouveaux univers et de vivre beaucoup mieux.

Le rythme des innovations technologiques s'étant accéléré au début de la décennie suivante et le temps consacré au travail et à de nouvelles formes de loisirs ont contribué à faire disparaître ces espaces consacrés à l'anticipation. A quoi bon faire travailler son imagination quand les nouveautés technologiques se succèdent rapidement? La société japonaise des années 1980 débordant de richesses a l'embarras du choix à tous les niveaux, y compris dans l'automobile. Les constructeurs multiplient alors les modèles. Les automobilistes ont à peine le temps de découvrir leur nouvelle voiture que la même marque sort un autre véhicule encore plus tentant. La société de consommation est à son paroxysme et ce qui compte, ce n'est pas tant le fait de se projeter que celui de posséder toujours mieux. On n'anticipe plus, on amasse.

L'éclatement de la bulle au début de la décennie suivante et la profonde crise qu'elle a induite ont changé une nouvelle fois la donne. C'est le retour à l'utilitaire et l'éloge de la frugalité. Le rêve n'a toujours pas droit de cité d'autant que le pays a plutôt tendance à broyer du noir en ces temps de vaches maigres. Au niveau automobile, on commence à miser sur les voitures de petites cylindrées, les fameuses *keijidôsha* (voir *Zoom Japon* n°44, octobre 2014), qui désormais représentent près de la moitié du parc automobile nippon. Mais cela ne peut pas continuer comme cela, car le Japon est confronté à de nouveaux défis qui l'obligent à réagir pour ne pas sombrer. Le vieillissement de la population, la pollution ou encore la raréfaction des matières premières énergétiques sont autant de problèmes auxquels il faut répondre. Les constructeurs se sont donc lancés dans une nouvelle course à l'innovation pour offrir à une clientèle plus sensible à ces sujets des véhicules adaptés. Mais là encore, les innovations techniques qui permettent de réduire la consommation ou de diminuer les émissions de CO_2 ne sont pas de nature à titiller l'imagination.

Il faut attendre l'avènement de ce qu'on appelle "la nouvelle économie" pour que l'anticipation retrouve des couleurs. En l'espace de quelques années, de nouveaux entrepreneurs n'ayant pas froid aux yeux ont bousculé l'ordre établi et apporté un vent de fraîcheur. Le rêve redevient possible dans de nombreux domaines. Le secteur de l'automobile n'y échappe pas. Il ne reste plus qu'à faire en sorte que les gens se le réapproprient et laissent travailler leur imagination. Maintenant que la voiture sans conducteur est à portée de main, il ne nous reste plus qu'à inventer le monde qui va avec et qui devrait forcément être différent de celui d'aujourd'hui. **ODAIRA NAMIHEI**

EXPÉRIENCE Suzu rêve de voiture autonome

Face au vieillissement de sa population et à une pénurie de transports publics, la petite ville se projette dans le futur.

Lors de la cérémonie de clôture des Jeux olympiques de Rio, l'apparition du Premier ministre japonais ABE Shinzô dans le costume de Super Mario a suscité l'enthousiasme de millions de personnes à travers le monde. Il a renvoyé l'image d'un Japon caractérisé par ses personnages d'*anime* comme Captain Tsubasa ou Sailor Moon et par sa haute technologie. "Abe-Mario" a ainsi rempli avec succès sa mission qui consistait à présenter Tôkyô qui accueillera les Jeux olympiques en 2020.

Super Mario constitue une publicité parfaite de ce Japon à la pointe de la technologie, tourné vers l'innovation et le développement scientifique. *"En 2020, il ne sera pas rare de voir de nombreuses voitures autonomes dans la région de Tôkyô"*, a déclaré, l'an passé, le Premier ministre lors d'un congrès scientifique international à Kyôto. Il a lancé un projet national baptisé "Programme de promotion de l'innovation stratégique"dont le but est de mobiliser les moyens de plusieurs ministères pour améliorer les technologies japonaises. Parmi les priorités, la voiture autonome figure en bonne place, incitant les grands constructeurs locaux comme Toyota à rejoindre ce projet d'envergure nationale.

Les Jeux olympiques sont souvent l'occasion de promouvoir de nouveaux moyens de transport innovants. En 1964, lorsque la capitale japonaise avait été l'hôte de cet événement sportif planétaire, le Japon avait inauguré le train à grande vitesse (shinkansen) entre Tôkyô et Ôsaka. Le shinkansen avait alors été présenté comme un "miracle japonais", un symbole de la reconstruction économique super-rapide du pays accomplie en seulement 20 ans après la Seconde Guerre mondiale. C'était aussi l'époque où le pays enregistrait encore des records de naissances. Mais, au moment de l'ouverture des Jeux olympiques de 2020, le Japon sera la société la plus âgée du monde puisque la part des plus de 65 ans sera de 29,1 %. En d'autres termes, le Japon comptera quelque 36,1 millions de personnes âgées.

Si, dans la capitale, la voiture autonome est considérée comme un symbole de la technicité japonaise et une source de divertissement pour les millions de spectateurs qui assisteront aux Jeux olympiques, elle est perçue de façon complètement différente par les habitants de Suzu, une petite cité portuaire, située à 460 km au nord-ouest de Tôkyô, à la pointe de la péninsule de Noto. Ici, la voiture est une nécessité au regard du vieillissement rapide de la population et du manque de transports en commun. Depuis février, l'Université de Kanazawa et la ville de Suzu ont entamé une collaboration dans le domaine de la voiture autonome. Chaque semaine, les chercheurs procèdent à des essais dans les rues de la cité pour évaluer son niveau technique et relever les défis qui ne vont pas manquer d'ici 2020.



Richard Atrero de Guzman pour Zoom Japon

Suzu est une ville de tradition. Chaque année, elle célèbre Kiriko, un matsuri vieux de plus de trois siècles.

Suzu compte environ 15 000 habitants dont près de la moitié a plus de 65 ans. Comparée à la moyenne nationale de 27,5 % des personnes âgées, la ville constitue un exemple typique des municipalités confrontées au vieillissement de la population. Sur 6 496 ménages recensés, 1 344 sont des personnes âgées vivant seules, 35,5 % des personnes de plus de 60 ans sont actuellement à la recherche d'un emploi. Selon un sondage réalisé, l'an passé, par la mairie auprès des 4 649 foyers comptant des personnes âgées, près de la moitié a exprimé ses difficultés à faire des courses faute de permis ou d'automobile. Il faut compter 3 heures de route pour se rendre de Kanazawa, la principale ville de la préfecture d'Ishikawa, pour se rendre à Suzu. Il n'y a guère d'options de transport en dehors de la voiture, compte tenu du faible nombre de bus. Ces difficultés font que Suzu fait figure d'îlot culturellement isolé et histo-

riquement préservé, en l'absence de toute influence extérieure. Entourée par une mer bleue dont les vagues rythment paisiblement le quotidien, la ville est très photogénique et pittoresque, avec ses maisons de pêcheurs traditionnelles dont les toits en pierre noire appelée *noto-gawara* et les murs en bois marron foncé font le charme. Elle appartient aussi à une zone enregistrée par l'Organisation des Nations unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) en tant que Systèmes ingénieux du patrimoine agricole mondial (SIPAM). Au-delà de ses paysages traditionnels, la petite cité bénéficie d'un vent de nouveauté à l'instar des 7 éoliennes implantées sur ses montagnes verdoyantes et de la grande centrale solaire installée au milieu des rizières. Ici pas de nucléaire, mais des énergies nouvelles alternatives qui résultent d'un long combat de la population locale contre la construction programmée d'une centrale nucléaire en 2003.

"Le gouvernement souhaite mettre en circulation des voitures autonomes dans la région de Tôkyô dans le cadre des Jeux olympiques de 2020. Nissan, Toyota, l'université de Nagoya et d'autres entreprises procèdent déjà à des expérimentations. Mais, dans un contexte différent, ces véhicules devraient être utilisés non pas dans les grandes villes, mais dans les zones frappées par la dépopulation. A l'instar de notre ville, 70 à 80 % des petites villes de province sont confrontées au problème du vieillissement et aux difficultés de transport", souligne KANEDA Naoyuki, directeur général du département des Finances et de la Planification à la mairie de Suzu. *"Je pense que la voiture autonome nous offre une solution pour résoudre ces problèmes"*, assure-t-il. *"Je ne vois que des avantages pour l'avenir de ma ville avec ce véhicule."* Le vieillissement ne concerne pas seulement les habitants, mais il pose des problèmes au niveau du personnel dans les transports publics comme les bus et les taxis. L'année dernière, l'âge moyen des chauffeurs de taxi était de 51 ans et celui des conducteurs d'autobus dépassait les 60 ans, rappelle KANEDA Naoyuki. Le recrutement de conducteurs dans les transports publics devient problématique. *"En principe, seuls ceux qui ont des compétences particulières peuvent être autorisés à conduire des taxis et des bus. Mais grâce au véhicule autonome, même les conducteurs âgés ayant un faible niveau de compétences professionnelles pourront travailler dans les transports en commun dans un avenir proche"*, estime-t-il. Actuellement, la ville dispose d'un réseau de transport public très peu développé. Il n'y a qu'une seule compagnie de bus et qu'une société de taxi. Dans certaines zones rurales, le bus ne passe qu'une fois par jour.

Depuis le mois de janvier, 6 accidents de la circulation ont été recensés à Suzu par la police et la moitié d'entre eux concernaient des personnes de plus de 65 ans. *"Nous avons besoin de ce système de voiture autonome. Chaque semaine, mon père, qui a 80 ans, m'apporte ses légumes qu'il cultive dans la montagne. Cela lui prend 40 minutes avec son petit camion et cela ne manque pas de m'inquiéter compte tenu de son âge"*, explique TANINO Eiko gérante du Tanino Ryokan, une auberge implantée depuis 70 ans. *"En ville, on croise beaucoup de véhicules avec le logo "silver mark" qui signifie que le conducteur est une personne âgée. Il n'est pas rare que ces personnes roulent très lentement, à 20 km/h. Récemment, j'ai vu une voiture qui a passé le carrefour malgré le feu qui était au rouge"*, ajoute-t-elle. Son mari, Katsuhiko se dit inquiet de son aptitude à conduire en raison de ses rhumatismes. *"Mes mains et mes jambes sont engourdies, mais je dois tout de même conduire pour me rendre à l'hôpital où je subis des injections deux fois par semaine"*, raconte-t-il.

A 80 ans, ISHIDA Hiroko vit avec son mari d'un an son aîné qui est cloué au lit à cause d'une infection au cerveau. Ils subsistent grâce à leur pension de retraite et aux légumes qu'elle récolte dans leur jardin. *"J'ai rendu mon permis de conduire quand j'ai eu mes 80 ans"*, raconte Hiroko. Aujourd'hui, au lieu de la voiture, elle utilise un vélo électrique pour aller faire ses courses. Elle prend le taxi pour emmener son mari à l'hôpital qui se trouve à environ 8 kilomètres de chez eux.

NAKAHAMA Fusako, 75 ans, ancienne nutritionniste dans une école primaire locale, vit seule dans une grande maison de pêcheur centenaire. En raison de l'exode de la jeune génération vers les grandes villes, le nombre de maisons vacantes a augmenté dans son quartier. Dans un rayon de 100 mètres autour de chez elle, on en compte plus d'une dizaine. *"A cette période de l'année, j'avais l'habitude d'ouvrir tout mon premier étage et de recevoir 40 à 50 personnes et de nombreux enfants du quartier. Je leur préparais de bons petits plats comme du riz aux haricots rouges, des sashimis ou encore des légumes cuits à la vapeur"*, se rappelle-t-elle en faisant le tour de ses quatre grandes pièces recouvertes de tatamis et de sa cuisine. *"J'avais aussi l'habitude de faire 2 heures et demie de route pour aller voir mes enfants à Kanazawa. Mais maintenant, c'est fini. Ma fille me rend visite une seule fois par an pour m'aider à nettoyer la maison."* Le 6 septembre, lors de notre passage à Suzu, son quartier est en pleine ferveur en raison de Kiriko, une fête (*matsuri*, voir *Zoom Japon* n°52, juillet 2015) organisée depuis plus de trois siècles pour les bonnes récoltes. Une quarantaine de jeunes déambulent en portant des lanternes de plus de 2 tonnes. Selon la coutume appelée *yobare*, on invite chez soi ses amis, ses collègues et les gens de passage à profiter de l'abondance de nourriture et de saké. Mais au fil du temps, de moins en moins de personnes respectent cette coutume. Même Fusako a arrêté de le faire.

Depuis 10 ans, avant même l'expérience de la voiture autonome, la ville de Suzu a entamé, en partenariat avec l'université de Kanazawa, un travail en faveur de la création d'une communauté autonome. En 2004, elle a ainsi mis sur pied un programme de recherches spécialisées dans l'environnement, la dépopulation, les traditions locales ou encore la nature. Cela lui a valu de recevoir, l'an passé, le Grand Prix Platinum qui récompense les initiatives visant à trouver des solutions aux problèmes spécifiques aux villes de province. Le nom de Suzu est ainsi sorti de l'anonymat grâce aux médias et à la promotion de la voiture autonome. En outre, l'ouverture de la ligne de train à grande vitesse entre Tôkyô et Kanazawa a favorisé l'augmentation du nombre de touristes dans la ville. Selon les chiffres des services du tourisme, plus de 1,3 millions de personnes se sont rendues à Suzu en 2015, soit une augmentation de 1,6 fois plus que l'année précédente.

OZAWA Yukiya, qui travaille à la promotion du tourisme à la mairie de Suzu, considère la voiture autonome comme un bon moyen d'accroître le tourisme, y compris des touristes étrangers. *"Nous allons bientôt célébrer les 40 ans de la série d'animation* Mobile Suit Gundam [série qui met en avant les avancées technologiques]. *Au même titre qu'elle, la voiture autonome peut servir à attirer les touristes. Je veux que le reste du monde considère Suzu comme une ville de tradition ancienne grâce à Kiriko mais aussi comme*



Richard Atrero de Guzman pour Zoom Japon

Près de la moitié des 15 000 habitants de Suzu a plus de 65 ans.



Richard Atrero de Guzman pour Zoom Japon

La voiture autonome qui sillonne la ville est reconnaissable par sa structure installée sur son toit.

une cité tournée vers la haute technologie grâce à la voiture autonome".

Le jour où l'on pouvait voir les lanternes de *kiriko* dans les rues de Suzu, SUGANUMA Naoki, professeur associé à l'université de Kanazawa, procédait à un nouvel essai de la voiture autonome que son fils de 3 ans appelle "la voiture de papa". Issu d'une famille dont les parents ont travaillé pour Toyota, il a toujours détesté conduire depuis son adolescence. *"Comme je n'ai jamais aimé prendre le volant, je me suis lancé le défi d'inventer une voiture autonome qui me servirait. Conduire est tellement épuisant",* explique-t-il en souriant. Naoki expérimente "la voiture de papa" plusieurs fois par mois. Lorsqu'il a entamé l'expérience, début février, la zone d'expérience était limitée à 6 kilomètres et seulement dans une zone du centre-ville. Aujourd'hui, elle est dix fois plus longue, et la vitesse est passée de 30 km/h à 60 km/h.

Le véhicule est basé sur une Toyota Prius. Sur le toit, une colonne qui tourne à 360 degrés a été installée. Il s'agit d'une caméra couleur capable de détecter les objets en mouvement et les feux de signalisation grâce à des capteurs et un radar. Avec cet appareil, dont le radar capte des images, il est possible de mesurer la position exacte du véhicule dans son environnement. Dans la voiture, l'écran GPS montre les images capturées par le radar. Les objets sont présentés en rouge tandis que les personnes et les voitures sont indiquées en vert. Le code de la route précise que le conducteur doit avoir la main sur le volant, mais rien n'indique qu'il doive le tourner ou qu'il doive actionner les freins.

Avant de démarrer, Naoki a indiqué au GPS qu'il souhaitait se rendre à l'hôpital qui se trouve à 2 kilomètres de la mairie. La vitesse a été fixée à 50 km/h. La voiture s'arrête à un feu rouge tandis que le GPS annonce que nous tournerons bientôt à gauche après le carrefour. La voiture s'arrête brusquement devant un camion garé au bord de la route au lieu de le dépasser. *"L'ordinateur a été configuré de telle sorte que la voiture ne peut pas franchir la ligne blanche. Dans ce cas, elle s'arrête",* explique Naoki. Trois minutes plus tard, nous sommes arrivés devant l'hôpital. *"Cette voiture est différente de celle développée par Google dans la mesure où les essais de cette dernière ont lieu en Californie où le temps est souvent ensoleillé. Ici, les changements météo sont nombreux ici avec de fortes chutes de pluie ou de neige. C'est une différence notable avec le projet de Google et cela représente un grand défi",* assure-t-il. Il existe une différence entre un conducteur humain et un ordinateur au niveau de la détection des objets. Une voiture autonome réagit de manière excessive face à un obstacle inattendu comme un morceau de bois sur la route alors qu'un conducteur au volant de sa voiture ordinaire ne se soucie guère de ce genre de choses. *"Aussi, lorsqu'il neige, le paysage change de façon spectaculaire. Le système de reconnaissance de la voiture autonome est alors troublé." "Nous sommes encore loin de la perfection. Je dois encore le développer, en adaptant notamment le système d'intelligence artificielle à la façon dont un pilote professionnel conduit",* reconnaît Naoki. *"Jusqu'à présent, près de 80 % des problèmes ont trouvé une réponse. Une fois que nous aurons réglé la question de la pluie et de la neige, nous aurons éliminé les 20 % restant",* ajoute-t-il. OISHI Junya travaille pour la société Increment-P et collabore avec SUGANUMA Naoki sur la navigation. *"Cela représente un énorme défi pour nous car nous devons insérer un nombre incroyable d'informations détaillées que nous n'utilisons pas pour les GPS ordinaires. Chaque jour, nous avons une nouvelle surprise",* explique-t-il. Le niveau de précision est 15 fois supérieur à celui d'un GPS ordinaire. Ainsi le niveau d'erreur entre la carte et la route réelle ne doit pas dépasser 20 à 25 centimètres pour la voiture autonome quand il peut être de 3 mètres pour un GPS normal. *"La ville de Suzu est un endroit idéal pour recueillir des données précises, car il n'y a pas beaucoup de bâtiments élevés susceptibles de bloquer les ondes satellites comme dans les grandes villes."* Junya semble satisfait de sa collaboration avec Naoki.

Pour parvenir à régler les 20 % de problèmes restant, ce dernier fait face à un gros problème. *"Il y a une pénurie de chercheurs dans le secteur de la voiture autonome. Nous avons besoin de plus de spécialistes. Je serais heureux de travailler avec un chercheur européen",* explique-t-il dans l'espoir que *Zoom Japon* relaie sa demande. *"Nous avons besoin d'au moins 10 personnes pour poursuivre des recherches plus pous-*

sées. Grâce à elles, nous pourrons raccourcir les délais et parvenir rapidement à régler les petits problèmes et nous mettre au niveau de Google."
Actuellement, son laboratoire compte 3 chercheurs dont un chercheur postdoctoral. Parmi eux, figure Mohammed Amno Aldibaja originaire de Palestine. *"C'est un projet passionnant. Nous devons amener la voiture autonome à un niveau de conduite bien supérieur à celui d'un être humain. Les conducteurs ordinaires peuvent avoir des accidents de circulation. En revanche, la voiture autonome n'a le droit à aucune erreur ! Si un accident se produit, c'est toute l'industrie de la voiture autonome qui en pâtira"*, assure-t-il. Le chercheur palestinien vise la perfection. Car il est conscient de la réaction des gens notamment depuis l'accident mortel d'une voiture autonome qui s'est produit aux États-Unis en juillet.
Si Naoki a tant de mal à recruter des chercheurs, c'est en raison d'un manque de moyens financiers. Il a réussi à obtenir un budget annuel d'environ 400 000 euros auprès d'une douzaine d'entreprises du secteur automobile. *"Si j'embauche un ou deux autres chercheurs, ce budget va fondre comme neige au soleil. Dans l'idéal, j'aurais besoin du double de mon budget actuel. Je suis comme WARASHIBE Chôja. Je suis habitué à faire un maximum de recherches avec des bouts de chandelle depuis que je suis étudiant à l'université"*, raconte-t-il. Il fait allusion au héros du conte japonais devenu riche par le moyen d'échanges successifs à partir d'un brin de paille.
Il y a 15 ans, alors qu'il était encore étudiant, Naoki a commencé à développer une voiture autonome avec seulement une caméra Sony de 1 300 euros et sans aucune aide financière. *"En 1996, mon professeur au laboratoire Robbot m'a fourni un jour une voiture et m'a dit : "Fais-la rouler !"*, se souvient-il en souriant. Il lui a fallu 10 ans pour développer un système de reconnaissance visuelle adapté à une voiture autonome et pour trouver un partenaire industriel. *"Le sponsor m'a donné entre 1 et 2 millions de yens. Avec cet argent, j'ai développé à la fois un système de reconnaissance et aussi un projet de voiture autonome"*. Au cours de ses 15 années de travail dans ce domaine, sa passion n'a pas toujours été bien comprise par les autres professeurs. Certains lui ont dit : *"Vous avez l'air de bien vous amuser !"* et d'autres : *"Pourquoi vous entêtez-vous à faire un tel véhicule inutile ?"*.
"Au début, la recherche autour de la voiture autonome était comme mon passe-temps préféré, comme peuvent l'être le kick-boxing ou le marathon pour d'autres personnes. Et puis un jour, je me suis dit que je voudrais bien que cela serve à quelqu'un et j'ai fini par penser que cela pourrait être utile aux personnes âgées. J'ai choisi la ville de Suzu, car elle ne disposait pas de transports publics", explique Naoki. *"2020 représente une simple étape pour moi. C'est un point de passage. Mon objectif à cette date est d'amener la voiture autonome au point que des personnes âgées puissent s'installer sur le siège du conducteur et se déplacer avec. Aujourd'hui, nous sommes au stade d'un système d'aide à la conduite. Au cours des 15 prochaines années, je voudrais arriver à développer un véhicule sans participation humaine. Je crois que je pourrai y parvenir avant mon départ à la retraite!"*
Le ministère de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie a publié une "feuille de route" définissant le véhicule autonome. Dans le cadre de la réalisation de cette feuille de route, le ministère souhaite le *"développement de partenariat entre l'industrie et l'université"*. *"En tant qu'élément fondamental pour stimuler le développement de la recherche et la formation de la main-d'œuvre, la collaboration entre les entreprises et l'université est essentielle. Cependant, le Japon n'a pas encore atteint le niveau des pays occidentaux et la collaboration reste insuffisante"*, explique-t-il. Le gouvernement reconnaît lui-même que le manque d'attention à l'égard des chercheurs comme Naoki est culturellement enraciné.
Le nombre total de personnes âgées au Japon s'élève à environ 34,6 millions, soit 27,3 % de la population en 2016. Tandis que le nombre d'accidents de la circulation baisse progressivement dans le pays, le pourcentage des accidents causés par des conducteurs de plus de 65 ans est en nette augmentation. Selon les services de police, 1 personne sur 3 âgées de plus de 75 ans est titulaire d'un permis de conduire. En 2015, ils étaient quelque 4,8 millions dans cette situation. Au cours des cinq dernières années, le nombre de conducteurs âgés a progressé de 1,3 million de personnes. Chaque année, on recense environ 200 cas de conduite à contresens sur autoroute. La majorité des contrevenants sont des personnes âgées.
Ce que la ville de Suzu et l'université de Kanazawa sont en train de développer dans cette région soumise au vieillissement et au dépeuplement servira certainement à prévenir les accidents dans le pays champion du monde en termes de personnes âgées.

SEGAWA Makiko



Sur l'écran, les bâtiments apparaissent en rouge tandis que les véhicules et les personnes sont en vert.



Richard Atrero de Guzman pour Zoom Japon

SUGANUMA Naoki à bord de sa voiture autonome dans les rues de Suzu.

AVANCÉE Une question d'intelligence

Dans quelques années, les routes seront occupées par des voitures intelligentes interconnectées et plus sûres.

Au cours des deux dernières années, la conduite automatisée est devenue la nouvelle frontière dans le développement des technologies automobiles dont Hitachi Automotive Systems est un des acteurs. En février, l'entreprise a commencé à tester une voiture automatisée en conditions réelles dans la préfecture d'Ibaraki, au nord de Tôkyô. UCHIYAMA Hiroki, chargé du développement des technologies avancées, nous a reçus pour évoquer les chantiers en cours.



Hitachi Automotive Systems

Hitachi a largement contribué au succès du premier système de voiture en libre-service du Japon.

Quelles sont les tendances lourdes du moment ?
UCHIYAMA Hiroki : Un petit tour au dernier salon de l'automobile de Tôkyô permet de voir dans quelles directions les recherches sont aujourd'hui menées. Tout d'abord, on peut dire que les voitures sans conducteur ne sont plus considérées comme une nouveauté. Le PDG de Renault-Nissan, Carlos Ghosn, est même allé jusqu'à déclarer que la première phase de la technologie deviendra une caractéristique commune à la plupart des voitures produites au cours des 12 prochains mois. La question principale n'est donc pas de savoir si ces voitures pourront être effectivement produites, mais combien de temps il faudra à la législation pour s'adapter. Un autre élément intéressant visible de ce salon concerne ces véhicules dont l'intérieur ressemble à une salle de séjour. Un véhicule comme la Mercedes Vision Tokyo avait un air vraiment futuriste, mais il est la conséquence logique du développement de voitures où le siège du conducteur n'est plus nécessaire! Mais le clou du spectacle, ce fut ces voitures à pile à combustible, à commencer par la FCV Clarity de Honda. Elles ont les mêmes avantages que les véhicules électriques, mais contrairement à eux, elles peuvent être ravitaillées en quelques minutes.

Hitachi travaille sur la conduite automatisée depuis plusieurs années. Comment se déroulent les essais à Ibaraki ?
U. H. : Plutôt bien. Il s'agissait de l'étape n°2 de notre plan de développement. L'étape n°1 consistait à développer et à tester des caméras stéréo pour permettre le freinage et le stationnement automatiques. Nous avons également fait beaucoup de tests de conduite sur notre piste d'essai. Cette fois, nous avons pensé qu'il était temps d'essayer notre technologie sur la voie publique. Bien qu'il s'agisse d'un tronçon de route à péage de 2,9 km avec un faible trafic, il nous a posé plusieurs nouveaux défis. La route était plus étroite que la piste d'essai et le radar a dû prendre en compte plusieurs nouvelles fonctionnalités telles que les garde-corps, les murs, etc. Dans l'ensemble, nous n'avons pas rencontré de gros problèmes et nous avons recueilli une grande quantité de données utiles.

Comment envisagez-vous notre expérience de conduite future ?
U. H. : Le mot clé ici est "connexion". En ce moment, tout le monde parle des voitures qui peuvent aider au stationnement ou éviter les accidents grâce à l'utilisation automatique des freins. C'est dans cette direction que le marché de la voiture se dirige. Selon un rapport de 2014 de l'Allied Research Market, le marché mondial des véhicules équipés de capteurs, GPS, Internet, et de la technologie Bluetooth va passer d'environ 35 milliards de dollars aujourd'hui à 141 milliards de dollars d'ici 2020, et ce nombre devrait encore progresser. A l'avenir, les voitures seront automatiques, mais elles seront reliées les unes aux autres, aux infrastructures et à la route. Pensez aux feux de circulation. Avec l'avènement de la communication en temps réel, une ambulance sera en mesure d'interagir avec le réseau de signalisation tout en alertant les autres véhicules connectés présents dans la zone. Vous pouvez considérer cela comme un niveau beaucoup plus élevé de connectivité. Cela ouvre la voie à la voiture intelligente : une voiture capable de parler et de penser qui transformera l'expérience de conduite, qui accroîtra la sécurité et qui stimulera bien d'autres évolutions.

Quels sont les autres projets liés à l'automobile sur lesquels Hitachi est impliqué ?
U. H. : L'un de ceux qui a rencontré beaucoup de succès est le Choimobi Yokohama, le premier système de voiture en libre service au Japon, que nous avons créé en collaboration avec la ville de Yokohama et Nissan. L'expérience avait été initialement prévue pour durer un an, mais devant son succès, nous avons décidé de la maintenir. Le système vise à explorer la façon dont les véhicules électriques ultra-compacts peuvent être utilisés pour améliorer le quotidien des gens dans les villes. Hitachi a fourni la plate-forme informatique sur laquelle repose l'ensemble du système de partage des véhicules, la gestion des véhicules loués, ainsi que l'inscription des utilisateurs. Les clients peuvent se connecter au service grâce à leur téléphone.

Vos projets se limitent-ils uniquement au Japon ?
U. H. : Non, nous avons déjà commencé à collaborer avec des institutions étrangères. L'an dernier, par exemple, nous avons lancé un projet à Maui, à Hawaii, appelé JUMPSmartMaui en collaboration avec l'Organisation de développement des technologies industrielles et des nouvelles énergies (NEDO). L'objectif de l'Etat de Hawaii est de parvenir à produire d'ici 2030 40 % de son électricité à partir de sources d'énergie renouvelables. Toutefois, à Maui, les énergies renouvelables ne représentent actuellement que 21 % de la production totale d'énergie. Grâce à notre projet qui prend en compte un réseau intelligent, les énergies renouvelables et les véhicules électriques, nous cherchons à bâtir un système plus intelligent et plus efficace qui permettra de favoriser le développement des véhicules électriques.

PROPOS RECUEILLIS PAR JEAN DEROME

RECHERCHE **Nissan en première ligne**

L'entreprise dirigée par Carlos Ghosn a fait de l'innovation une priorité afin d'anticiper les attentes de ses futurs clients.

Parmi les grands constructeurs automobiles japonais, Nissan travaille d'arrache-pied au développement de nouveaux véhicules plus sûrs, plus respectueux de l'environnement et toujours en mesure de fournir une expérience renouvelée pour les conducteurs. KATÔ Kenô, vice-président en charge de la stratégie de produits de la marque, fait le point sur sa politique d'innovation.

Quels sont les principaux domaines sur lesquels Nissan travaille actuellement ?

KATÔ Kenô : Nous déployons nos efforts dans trois directions. Il y a d'abord les véhicules à zéro émission et les technologies de conduite autonome. Nous travaillons également dans le domaine des véhicules connectés. Tout ceci est réalisé dans le cadre de la feuille de route “Mobilité intelligente” que nous nous sommes fixés afin d'arriver à l'objectif zéro émission et zéro accident.

La voiture électrique figure parmi les priorités de Nissan. Comment les Japonais réagissent à cette technologie ?

K. K. : Les automobilistes japonais ont manifesté un réel intérêt pour les véhicules électriques comme en témoigne le succès de notre modèle Leaf. La satisfaction à son égard est très élevée. C'est tellement vrai que nous avons des retours d'expérience selon lesquels une fois qu'un conducteur a touché une voiture électrique, il a beaucoup de mal à revenir vers des véhicules conventionnels. Voilà une belle leçon. Dès lors, nous en avons fait une priorité. J'ajoute que le groupe Renault-Nissan est le seul constructeur automobile à proposer une gamme complète de véhicules électriques à un prix compétitif.

Est-ce que le Japon constitue pour vous un marché test pour vos produits d'avenir, sachant, par exemple, que plus de 25 % de la population a plus de 65 ans.

K. K. : Sans aucun doute dans la mesure où les conditions de trafic et le niveau d'exigence des clients japonais ont toujours été très élevés. Au niveau des véhicules électriques par exemple, notre expérience sur le territoire japonais a permis d'améliorer la technologie. L'âge n'a pas d'importance à nos yeux dans la mesure où nous sommes attentifs aux remarques de l'ensemble de notre clientèle. Cela dit, compte tenu des spécificités démographiques du Japon, nous faisons grand cas de l'ergonomie afin de répondre aux besoins d'une clientèle âgée. Mais que les plus jeunes se rassurent, nous ne les oublions pas.

Travaillez-vous avec les autorités japonaises pour déterminer les secteurs à explorer pour la voiture de demain ?

K. K. : Bien sûr. C'est le cas notamment dans le domaine des batteries, des nouveaux matériaux, des technologies automatisées et tout ce qui concerne l'objectif zéro émission.

La voiture autonome est un domaine qui suscite beaucoup d'intérêt actuellement. De nombreuses entreprises, parmi lesquelles certaines n'ont aucune expérience dans l'automobile, se sont lancées dans cette aventure. Comment Nissan se positionne dans ce domaine ? Quelles sont vos ambitions ?

K. K. : Cela intéresse Nissan au plus haut point. Nous participons au Programme stratégique de promotion de l'innovation défini par le gouvernement japonais dont l'un des objectifs est de réduire à moins de 2 500 le nombre d'accidents d'ici 2020. De la même manière, sous la houlette du ministère de l'Economie, du Commerce et de l'Industrie, nous nous sommes associés aux autres constructeurs automobiles japonais et aux producteurs de composants électroniques pour avancer dans le domaine des cartes, des communications ou encore de l'ergonomie. Dans un premier temps, nous travaillons ensemble sur les cartes numériques puisque les données cartographiques en 3D de haute précision sont essentielles au développement de la conduite autonome, en particulier pour les essais sur le terrain (voir pp. 7 à 10). Nous avons également conclu un partenariat de 5 ans avec la NASA pour le développement de systèmes de véhicules autonomes et préparer leur commercialisation. Depuis quelques jours, notre nouveau monospace Serena doté de la technologie de conduite autonome ProPilot est disponible sur le marché japonais. En Europe, c'est le Qashqai qui en bénéficiera en 2017. Petit à petit, c'est une dizaine de modèles de l'alliance Renault-Nissan qui sera équipée de cette technologie, y compris à destination des marchés chinois et américains. Notre ambition est de poursuivre dans cette voie, car tous les bénéfices générés par ce savoir-faire sont réinvestis dans de nouvelles technologies qui permettent d'asseoir la compétence technologique de la marque.

A quel horizon de temps travaillez-vous ?

K. K. : Si un constructeur ne travaille qu'à court terme, il n'a guère de chance de fournir un véhicule adapté à son temps. Voilà pourquoi notre perspective est à très long terme. La Leaf est ainsi le fruit d'une recherche et d'une vision à long terme. On peut dire la même chose des technologies de conduite autonome que nous avons élaborées. Pour ce qui est des tendances à venir, il y a évidemment beaucoup de pistes qui sont explorées. Mais s'il faut en évoquer une, je dirai que nous devons répondre à l'attente des clients qui trouvent souvent les produits “trop compliqués à utiliser”, en rendant leur utilisation plus intuitive afin de passer moins de temps et moins d'énergie pour se les approprier.

PROPOS RECUEILLIS PAR O. N.



DR

Commercialisé fin août, le monospace Serena est doté de la technologie de conduite autonome ProPilot.

CULTURE POP **Conduite dangereuse**

Il y a plus de 15 ans, FUJISHIMA Kôsuke, mangaka et passionné de voitures, avait déjà imaginé les véhicules intelligents.

FUJISHIMA Kôsuke est tombé amoureux des modèles réduits de voiture quand il était enfant avant de devenir un collectionneur passionné de supercars. Même après s'être imposé dans le monde du manga grâce à *Oh My Goddess* et *You're Under Arrest*, il n'a jamais oublié sa passion pour les voitures et les motos. En effet, il ne manque jamais une occasion d'ajouter quelques voitures à ses histoires ou même d'en avoir fait en 2000 le thème central de la série *éX-Driver*. Bien qu'elle n'ait compté que six épisodes et un long métrage (2002) avant de tomber dans l'oubli, elle a récemment été redécouverte pour la façon dont FUJISHIMA Kôsuke, qui n'avait pas réalisé l'*anime*, mais qui en était le scénariste et character designer, a introduit un certain nombre d'innovations technologiques futuristes que l'on présente de nos jours comme étant l'avenir de la conduite.

L'histoire se déroule à Tôkyô, au XXIIè siécle. Les voitures manuelles n'existent plus, le transport étant pris en charge par un réseau numérique qui contrôle tout. La plupart des gens utilisent des voitures électriques sans conducteur, ces mêmes voitures pour lesquelles tous les grands constructeurs automobiles japonais investissent aujourd'hui beaucoup d'argent. FUJISHIMA Kôsuke est allé plus loin en imaginant un monde où les systèmes de partage sont devenus la norme. Le premier épisode s'ouvre sur une scène dans laquelle une famille loue une voiture entièrement automatisée auprès du service "Auto Transport System" en utilisant une carte de paiement sur un terminal situé sur le trottoir. La voiture sans conducteur arrive en peu de temps. Une fois assis, le père utilise (via la commande vocale) un écran GPS pour déterminer sa destination finale : un restaurant français. L'intérieur du véhicule est plutôt ordinaire, hormis l'absence du volant. Le plus remarquable est l'inexistence de ceinture de sécurité, ce qui semblerait indiquer que ces voitures sont si sûres que les passagers n'en ont pas besoin. Pendant que cette famille se dirige vers le restaurant, une autre voiture arrive devant un centre commercial et s'arrête à côté d'une station de recharge. Dès que le passager descend de la voiture, un bras robotisé semblable au chargeur de la Tesla se déploie. Au cours des 150 premières secondes de l'histoire, FUJISHIMA Kôsuke a imaginé les mêmes développements que de nombreux constructeurs automobiles, agences technologiques et urbanistes ont récemment mis sur la table dans le but de se débarrasser de l'élément humain (principale cause des accidents) et de faire de la conduite une expérience plus sûre, tout en évitant les embouteillages.

Plus loin dans le même épisode, on nous montre comment ces véhicules automatisés fonctionnent. Chacun d'eux faisant appel à l'intelligence artificielle et à des gadgets. Des capteurs placés aux quatre coins de la voiture, par exemple, fournissent des données en temps réel à l'ordinateur de bord. Ils sont capables de détection de proximité mais aussi de fournir un lien direct avec les voitures environnantes. Ce système de communication est particulièrement utile en cas de problèmes afin que les voitures à proximité d'une zone d'urgence soient automatiquement arrêtées et placées au bord de la route. Les fonctions GPS sont rendues possibles par un mât de communication placé sur le toit de la voiture.

Mais ces voitures sans conducteur sont-elles vraiment sûres ? La plupart du temps, oui. Cependant, il y a des moments où le système connaît des ratés. La berline qui transporte la famille vers son restaurant français, par exemple, devient subitement folle, enferme les occupants à l'intérieur, et commence à accélérer au milieu d'une circulation très dense. Dans ce cas particulier, la défaillance du logiciel n'a pas de conséquences graves (même si cette famille se souviendra longtemps de son tour de montagnes russes), mais dans d'autres occasions, les voitures peuvent se montrer agressives avec d'autres véhicules. Heureusement pour ces passagers, FUJISHIMA Kôsuke a imaginé les éX-Drivers, une équipe de sauvetage composée d'as du volant (le plus jeune d'entre eux n'a que 13 ans), qui s'occupent des voitures automatiques à chaque fois qu'elles se déchaînent. Comme tous les véhicules électriques sont contrôlés par un système d'ordinateur central, le seul moyen pour ces éX-Drivers de pouvoir agir librement est de conduire une voiture qui n'est pas connectée. Autrement dit, une voiture manuelle à l'ancienne.

La scène culminante dans la plupart des épisodes se résume à la très classique poursuite à grande vitesse. Les éX-Drivers approchent du véhicule à intercepter avant de détruire les quatre capteurs ou de projeter une substance gluante qui enveloppe le véhicule et perturbe la connexion avec le système central. Une fois que les capteurs et le GPS de la voiture sont rendus inutilisables, la procédure d'arrêt d'urgence peut être enclenchée. Comme les incidents sont nombreux dans cette série, on en vient à s'interroger sur les risques induits par le développement de systèmes automatisés. FUJISHIMA Kôsuke semble vouloir nous dire que rien ne peut remplacer la conduite humaine. Il reste, après tout, un amateur de voitures classiques. Ce n'est pas un hasard si les voitures des éX-Drivers sont une Lotus Europa, une Caterham Seven JPE, une Subaru Impreza WRC et une Lancia Stratos HF.

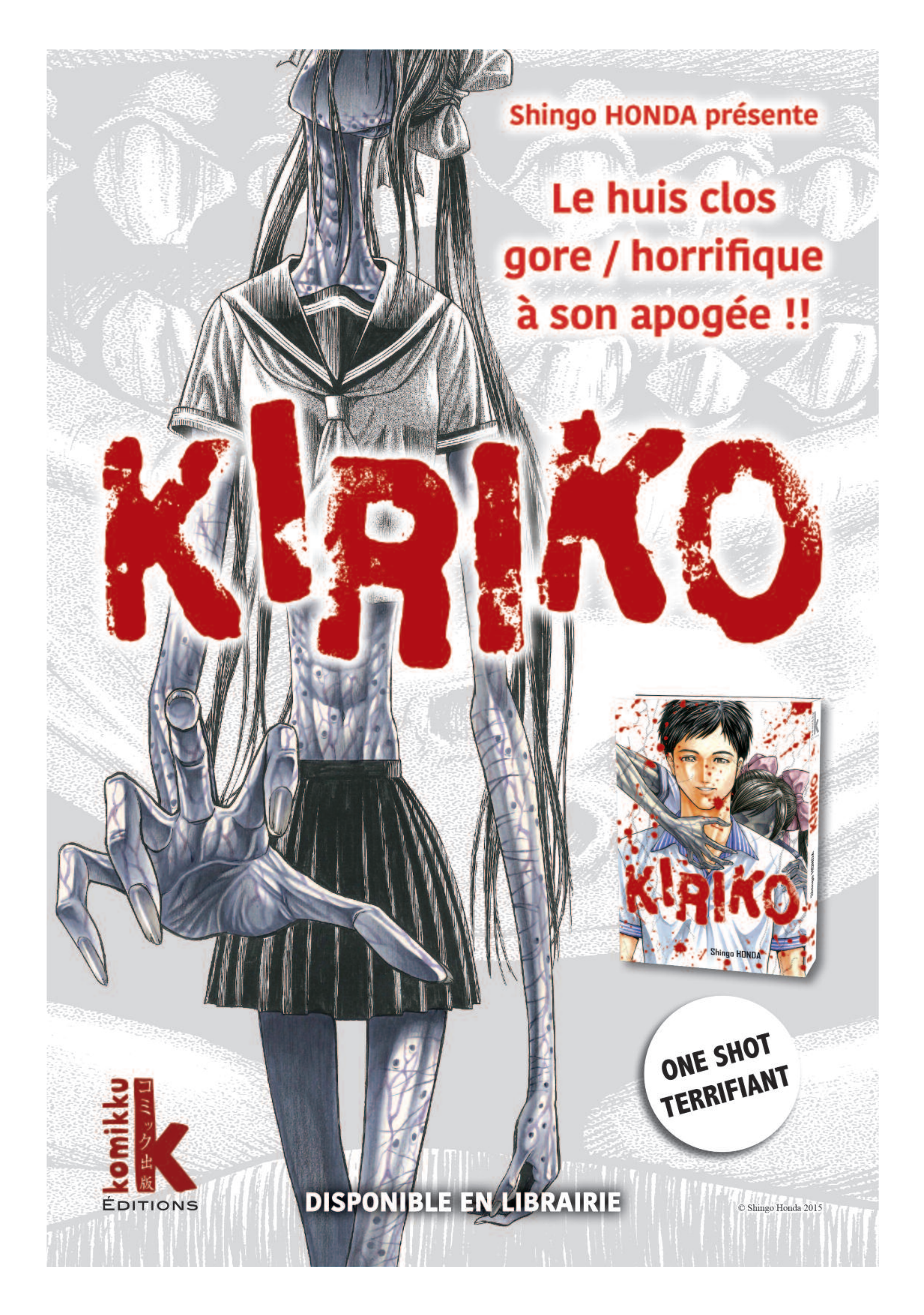
Certaines personnes pensent même que l'amour du mangaka pour les voitures anciennes serait à l'origine de la durée de vie très courte de la série. Que diriez-vous si c'était les constructeurs automobiles japonais qui, après avoir jeté un coup d'œil à l'histoire, avaient fait pression pour arrêter la série afin d'éviter une mauvaise publicité ? Quoi qu'il en soit, théories du complot mises à part, il est étonnant que jusqu'à présent il y a eu peu d'histoires de science-fiction en mesure de prédire avec une telle justesse l'avenir de la conduite automobile.

J. D.



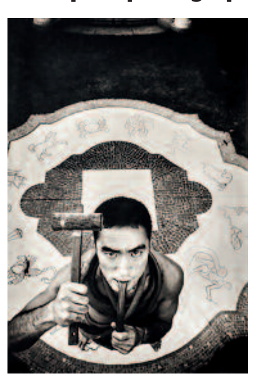
FUJISHIMA Kôsuke

FUJISHIMA Kôsuke nourrit une passion pour la voiture depuis sa plus tendre enfance.


Shingo HONDA présente
Le huis clos
gore / horrifique
à son apogée !!
KIRIKO
KIRIKO
Shingo HONDA
ONE SHOT
TERRIFIANT
komikku
コミック出版
ÉDITIONS
DISPONIBLE EN LIBRAIRIE
© Shingo Honda 2015

PHOTOGRAPHIE Mishima vu par Hosoe Eikoh

Présentées initialement à Arles au cours de l'été, les photographies de Hosoe Eikoh ont trouvé à la Galerie Eric Mouchet à Saint-Germain-des-Prés un espace parisien pour les accueillir et permettre au public de la capitale d'en profiter pendant quelques semaines. Sa rencontre avec l'écrivain Mishima Yukio est déterminante dans son œuvre. Celle-ci a lieu en 1961. Le photographe n'a alors que 28 ans. Il est là pour photographier l'auteur déjà célèbre. Loin d'être intimidé, il met en scène une séance de prises de vue qui va sceller leur amitié. Deux ans plus tard, ils créent ensemble *Barakei - Killed by roses*, un album qui présente l'écrivain souvent dénudé au milieu des ors kitsch de sa maison de Tôkyô, ou dans le studio de danse désert de Hijikata, quand d'autres clichés rendent hommage à son amour pour la peinture renaissante européenne, et particulièrement pour son iconographie très charnelle du martyr de Saint Sébastien. Ce sont ces photos qui sont présentées à Paris.


DR

Du 27 octobre au 23 décembre.
Galerie Eric Mouchet
45, rue Jacob - 75006 Paris
Du mardi au samedi 11h - 13h et 14h - 19h.
www.ericmouchet.com

EXPO Dans l'univers des *maiko* et des *geiko*

Découvrir les quartiers de Kyôto où vivent et travaillent les *maiko* et les *geiko*, ces "animatrices" de banquets aux multiples talents. Telle est l'ambition de cette exposition inédite et originale. A travers des photos et des vidéos, le voile sera levé sur leur quotidien bien éloigné des clichés que l'on peut en avoir en Occident. Une collection de kimonos, des objets artisanaux qu'elles utilisent dans leur métier complètent ce tour d'horizon pour le moins éclairant.



Espace animation des Blancs-Manteaux
48 rue Vieille du Temple 75004 Paris
Du vendredi 21 au 28 octobre, de 12h à 20h.

CINÉ-CLUB L'été continue à Vichy

Pour entamer sa sixième saison à Vichy, Rendez-vous avec le Japon vous invite à voir ou à revoir *L'Eté de Kikujiro* interprété et réalisé par Kitano Takeshi, le 18 octobre à 20h30 au cinéma Etoile Palace.



Cinéma Étoile Palace, Centre commercial des quatre chemins, 35 rue Lucas 03200 Vichy,
www.rendezvousaveclejapon.fr

HUMEUR par Koga Ritsuko

J'aime to speak French

Je rêvais de vivre à Paris, la ville qui a su préserver son identité à travers les âges. Malgré le nombre de touristes qu'elle accueille, elle est une référence parmi les capitales dont les citoyens font peu d'efforts pour comprendre les langues étrangères. *"Si tu vas à Paris, il faut savoir parler le français !"* Cette recommandation de base est bien connue. *"C'est donc à moi de faire des efforts !"* Voilà pourquoi, je continue à m'arracher les cheveux pour apprendre cette langue. Pourtant, depuis peu, beaucoup de Parisiens parlent anglais sans hésitation, avec une touche américanisée malgré leur accent bien français. Ce phénomène est apparu en même temps que les nouveaux cafés-restos stylisés… en un mot, les cafés bobos. Derrière leur vitrine (pas de comptoir !) exposant des bagels bobos à 8 €, le vendeur me lance tout de go avec un sourire lumineux : *"Hello, may I take your order ?"* Ça me perturbe ! Je me demande si c'est plus logique de lui répondre *"Hi !"*, ou de faire ma vraie Parisienne et de lui dire *"Je ne parle pas anglais, ici on est en France."* Avec cette dernière réponse, je peux avoir deux réactions différentes. Soit il continue en anglais car il ne m'écoute pas, soit il dit : *"Sorry ! Oups ! Pardon..."* avec un grand sourire, mais le regard ailleurs. Lors de la commande, dès que je prononce maladroitement *"Salade de quinoa avec wakame, à la sauce menthe, gingembre et grenade sur lit de..."*, il dit : *"So, one quinoa salad ?"* C'est plutôt désagréable. S'il est compliqué de lire leur carte, ce n'est pas parce qu'elle est en français, c'est parce que les noms des plats sont toujours longs et je ne comprends pas le principe. La salade niçoise me conviendrait parfaitement.



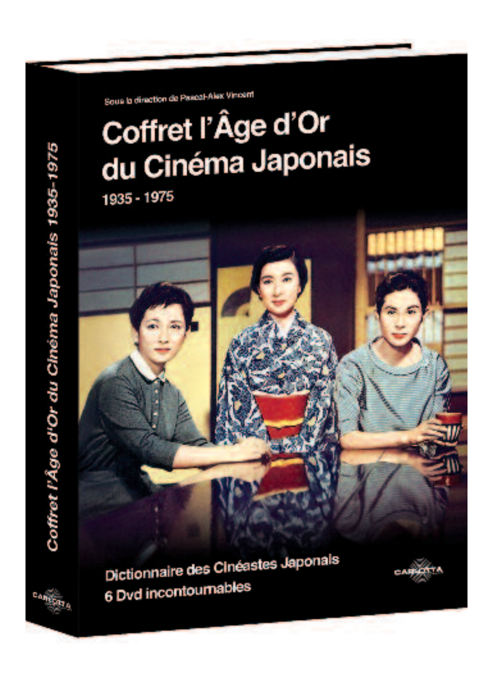
Aujourd'hui, j'ai envie de dire à haute voix : Chers Parisiens, n'oubliez pas ce que vous avez défendu pendant tant d'années... juste pour suivre la tendance venue de New York ! Moi, je continue à aller au café PMU du coin. Même si le patron me dit toujours *"Ni Hao"* ("Bonjour" en chinois), ce n'est pas grave !

LIVRE Le cinéma japonais pour les nuls

Ce dictionnaire consacré aux cinéastes permet de découvrir la richesse et la variété du 7e art nippon.

Si vous êtes de ceux qui croient au Père Noël et qui lui adressent chaque année une missive avec la liste de vos envies, pensez à y inscrire le coffret que s'apprête à sortir Carlotta. Le distributeur a contribué depuis plusieurs années à assouvir notre faim de cinéma japonais, en particulier avec des films issus de sa plus belle période désignée par de nombreux critiques comme étant son âge d'or. Après nous avoir régalés avec la filmographie d'OZU Yasujirô (voir *Zoom Japon* n°31, juin 2013), Carlotta s'est associé ces derniers mois avec Wild Side pour sortir en salles une grande partie de l'œuvre de KUROSAWA Akira (voir *Zoom Japon* n°4, octobre 2010) dans des copies restaurées. Mais l'entreprise parisienne devait sans doute trouver cela encore insuffisant puisqu'elle s'est lancée dans une aventure ambitieuse en décidant de publier un dictionnaire des cinéastes japonais accompagné de six DVD de films "incontournables".
Cet ensemble rassemblé sous le titre *Coffret L'Âge d'Or du cinéma japonais 1935-1975* a été réalisé sous la direction de Pascal-Alex Vincent, auteur du formidable documentaire *Miwa : à la recherche du lézard noir* (2010). L'objectif avoué était de faire *"un ouvrage consultable par tous"*. Le contrat est, disons-le, réussi dans la mesure où chaque notice reflète la passion de chaque auteur pour le ou les cinéastes qu'il a choisi(s) de présenter *"en toute subjectivité"*. Après tout, le cinéma est une affaire de goût. En laissant ainsi s'exprimer en toute liberté les différents contributeurs, on obtient un ouvrage très varié et enrichissant. C'est tellement vrai que KUROSAWA Kiyoshi (voir *Zoom Japon* n°30, mai 2013), invité à signer la préface de ce dictionnaire ne peut s'empêcher d'écrire : *"Le nombre de noms propres rassemblés dans cet ouvrage est incroyable. Cela me laisse stupéfait. Où sont-ils allés en dénicher autant ?"* Au total, ce sont 101 cinéastes qui ont été retenus par les 22 auteurs. Certains grincheux diront sans doute qu'il en manque et ils auront bien sûr raison. Toutefois, comme le remarque justement le réalisateur de *Shokuzai* (2012) dans sa préface *"la plupart des gens, en France ou au Japon, connaissent sans doute moins d'une dizaine de réalisateurs japonais"*. C'est donc à eux que cette somme de travail s'adresse avant tout. Ceux-là ne seront pas déçus, car à la lecture de chacune des 101 notices, ils découvriront des carrières incroyablement riches et bien souvent inédites en France. D'ADACHI Masao, surtout célèbre pour ses collaborations avec ÔSHIMA Nagisa et WAKAMATSU Kôji, à YUASA Noriaki qui créa le monstre Gamera, réponse de la Daiei au monstrueux succès de Godzilla produit par la Tôhô, on découvre ainsi l'incroyable variété du cinéma nippon dans ce dictionnaire qui accorde, c'est bien normal, une place importante aux grands réalisateurs. Si l'on peut avoir l'impression de déjà les connaître, la lecture des textes qui leur sont consacrés réserve parfois quelques surprises d'autant qu'à quelques exceptions près, il existe en réalité peu d'ouvrages en français sur des cinéastes aussi marquants que KOBAYASHI Masaki ou encore MIZOGUCHI Kenji.
S'il fallait apporter une critique à cet ouvrage, elle concernerait la rareté des illustrations. Il y a beaucoup de caractères et peu d'images. Et surtout, celles qui sont présentées manquent d'originalité. On aurait aimé que les photos sélectionnées soient plus représentatives de la diversité des cinéastes. Mais cela ne remet pas en cause la qualité intrinsèque de ce beau volume d'autant que les coûts de réalisation d'un tel ouvrage sont forcément élevés. Autre point discutable, le choix des 6 films qui accompagnent le dictionnaire. On peut se demander s'il était indispensable de proposer *Voyage à Tokyo* (1953) d'OZU Yasujirô. Certes ce chef-d'œuvre considéré comme l'un des plus beaux (sinon le plus beau) film du monde mérite d'être vu, revu, etc., mais il aurait été plus intéressant de choisir une œuvre beaucoup moins connue du cinéaste ou bien décider de ne miser que sur des inédits. Sur les 6 DVD, seul *Une Femme dans la tourmente* (1964) de NARUSE Mikio n'a jamais été édité en vidéo. Un réel effort à ce niveau aurait donné encore plus de force à ce coffret qui fera un excellent cadeau de Noël pour vous ou pour vos amis. Sortie le 14 octobre.

GABRIEL BERNARD



RÉFÉRENCES

Coffret L'Âge d'or du cinéma japonais 1935-1975, sous la direction de Pascal-Alex Vincent, Carlotta, 250 pages, accompagné de 6 DVD, 69,99 €.



SEFA
ジャパンエキスポ
Japan Expo
17e IMPACT
皆様、有難うございました!*
*MERCI À TOUS !
RETROUVEZ-NOUS
DU 6 AU 9 JUILLET 2017
MANGA • ANIME • JEUX VIDEO • MUSIQUE • MODE • TOURISME • ART MARTIAUX • TRADITIONS • BIEN-ETRE • GASTRONOMIE
RETROUVEZ TOUTES LES FESTIVITÉS SUR
www.japan-expo-paris.com
#japanexpo
fnac
FLiXBUS
MANGAS
BedyCasa
Virgin
NRJ
SNCF
NOLIFE
CANAL BD LIBRAIRIES
RADIO
103.5
Photos : Benoit Rugraff - Marie Darnis - Frederic Bret - Maud Frichement - Benjamin Humez - Audrey Marchand • © SEFA EVENT • Japan Expo est une marque déposée par SEFA EVENT • SEFA EVENT-EURL au capital de 100 000€ • 493 919 146 RCS BOBIGNY

UJI Mariko, la pêcheuse aux cormorans

Dans un milieu très masculin, cette ancienne secrétaire a réussi à s'imposer et à perpétuer une tradition ancestrale.

SAWAKI Mariko enfile sa jupe de paille, attache ses cheveux noirs et se dirige vers la rivière d'Uji. Là, derrière des grilles métalliques et odorantes, quatorze cormorans l'attendent. Au même moment, sur les berges, les premiers touristes prennent place à bord de sept barques.

Le temps d'une nuit, sous l'œil ébahi des curieux, Mariko, 42 ans, redonne vie à une tradition ancestrale, vieille de 1 300 ans. Les plumes noires, le regard fier, les cormorans y jouent un rôle essentiel. Ce sont eux, qui avec leur bec, vont s'emparer des petites truites. Relié au pêcheur par des cordes, l'oiseau est alors remonté à bord de la barque pour dégorger. Un anneau autour de son cou l'empêche d'avaler le produit de sa pêche. Une chorégraphie bien huilée, mais qui peut laisser de nombreuses blessures. D'un air amusé, Mariko désigne ses avant-bras couverts de griffures et de cicatrices.

L'ancienne noblesse a permis à cette tradition de vivre à travers les siècles et la littérature. Mais peu à peu, des techniques de pêche, plus performantes et moins fatigantes sont apparues. Et cette pratique est devenue de moins en moins rentable.

D'un grincement métallique, Mariko referme les grilles de la cage. A l'intérieur les oiseaux donnent de la voix. Six d'entre eux embarquent avec elle et son maître, MATSURAKA Yoshikatsu.

Le sourire aux lèvres, le geste précis, ce pêcheur de 78 ans allume les branches de sapin dans le panier suspendu à la barque. Échappant aux regards des hommes, un héron profite de la situation pour chiper quelques poissons.

D'une voix discrète, comme effacée, Mariko raconte sa vie d'avant. Quand elle était secrétaire dans la région de Kyôto. Mais de CDD en CDD, de sociétés en sociétés, cette vie a fini par l'ennuyer. En 2000, elle a obtenu un poste saisonnier de comptable au sein de l'Office du tourisme d'Uji, "petite ville" de 190 000 âmes qui doit sa célébrité à la culture du thé vert (voir *Zoom Japon*, n°63, septembre 2016) et vit du tourisme. L'occasion pour cette jeune mariée d'observer de plus près la pêche aux cormorans. Deux ans plus tard, elle a décroché un rendez-vous avec le PDG de la société de bateaux à l'issue duquel elle a décidé de s'embarquer dans une nouvelle vie.

"Je n'ai pas vraiment passé d'entretien d'embauche, se remémore Mariko, les yeux dans ses souvenirs. *Le PDG m'a juste montré la cage aux cormorans et m'a demandé d'y entrer. Je pense qu'il voulait tester mon courage et ma volonté."* Depuis, elle alterne entre ses journées dans les locaux de l'Office du tourisme d'Uji et ses nuits sur l'eau.

Sur les berges, des curieux s'attardent. Mariko enjambe la barque, Yoshikatsu prend la rame et ils s'élancent sur la rivière. Plusieurs touristes suivent en marchant le parcours du bateau pour essayer de s'approcher au plus près de cette torche embrasée qui perce désormais l'obscurité. Mariko se courbe pour faire corps avec sa barque et ses cordes. Sa voix désormais assurée se mêle aux cris des oiseaux. Pour l'accompagner, son compagnon frappe la coque du bateau avec un



Elodie Hervé pour Zoom Japon

SAWAKI Mariko et son maître MATSURAKA Yoshikatsu attirent chaque année quelque 7 000 touristes.

Elodie Hervé pour Zoom Japon

Elodie Hervé pour Zoom Japon

Mariko prend grand soin de ses "collègues de travail".

bâton en bois. Tac, tac, tac.
L'un des cormorans plonge. Seule la lumière du feu permet de déceler cette ombre noire qui se déplace encordée au milieu de l'obscurité. L'oiseau remonte, puis retourne sous l'eau. Le ballet des hommes et des bêtes se poursuit ainsi pendant plus d'une heure. L'un de ses oiseaux remonte un poisson. A l'aide de petits gémissements, il le fait savoir. Mariko se redresse d'un geste vif. Tire sur la corde. Et attrape ce corbeau des mers. Elle passe sa main sur sa gorge et le force à rendre le poisson, coincé dans sa bouche, avant de le remettre à l'eau.
Cette originaire de la préfecture de Shiga est la troisième femme à devenir pêcheuse aux cormorans dans l'archipel. Une promotion accueillie avec curiosité et méfiance. Car dans ce pays où le taux de chômage plafonne à 3,1 % de la population active, seules 8 % des femmes âgées de 25 à 44 ans occupent un poste à responsabilité. Soit presque deux fois moins qu'en France. *"Au début, je ne pensais pas qu'une femme puisse faire ce métier, car c'est trop physique,* reconnaît MATSURAKA Yoshikatsu. *Elle m'a prouvé le contraire et aujourd'hui, elle force mon admiration."*
Les traits tirés, les yeux rieurs, ce pêcheur regarde ses mains abîmées. Lui qui possède une expérience de 55 ans, raconte les gestes adroits de Mariko. Il se rappelle ses débuts et ses nombreuses blessures. Il n'a pas oublié la fois où elle est

tombée à l'eau, mais aussi sa persévérance pour finalement devenir l'une des deux pêcheuses de la rivière d'Uji. *"Désormais, c'est elle qui travaille, et moi qui profite"*.

Uji est aujourd'hui le seul endroit au Japon où deux femmes enfilent leurs bottes pour faire vivre cette tradition. Un bouleversement que Mariko ne considère pas comme une amélioration. *"Il ne s'agit plus d'une pêche classique avec une obligation de résultat. On ne s'aventure pas du tout dans des endroits dangereux pour tenter d'attraper des poissons. Cela relève davantage de l'attraction touristique"*, semble-t-elle regretter. D'autant plus que tous les pilotes de bateaux restent eux des hommes. *"Le fait que je sois une femme n'a rien changé, ni avec les clients ni avec les cormorans. Je travaille exactement de la même façon."*

Tee-shirt et visage rouge, un touriste américain s'extasie devant cette technique de pêche. Entre des oh et des ah d'admiration, il peste contre ceux qui lui gâchent la vue. *"Plus nous avons de touristes, plus nous sommes payés"*, explique SAWAKI Mariko. *"Sans eux, pas de revenus, étant donné que nous rendons les poissons aux cormorans après le spectacle."* Chaque année, ils sont en moyenne 7 000 - dont 700 étrangers - à faire le déplacement pour la voir exercer son talent. A mi-mots, elle explique même que des poissons sont ajoutés à la rivière avant la pêche pour éviter aux oiseaux de revenir bredouille.

Le front transpirant, le souffle court, cette quadragénaire continue de tirer sur ses cordes. *"Certains cormorans sont là depuis quinze ans. Ils ont plus d'adresse que moi... Et plus d'expérience aussi"*, lance-t-elle. Elle, qui s'est imposée parmi les hommes, a aussi gagné la confiance de ceux qu'elle présente comme "ses collègues de travail" : les cormorans. De fait, ce lien s'est renforcé, en 2014, avec la naissance d'un petit Uji. Le premier bébé à naître en captivité au Japon. *"C'était une période où les oiseaux étaient très nerveux parce qu'il y avait des travaux dans la rivière, on a dû les changer de cage. Du coup, ils mangeaient beaucoup moins... Mais ils s'amusaient plus entre eux"*, raconte la pêcheuse. Résultat, un couple a pondu cinq œufs. L'équipe a décidé alors de couver les trois non cassés et découvert que l'un d'eux avait été fécondé. Depuis quatre autres sont nés ici. Le plus jeune n'a pas encore deux mois. *"Quand le premier bébé est né, personne ne nous a crus,* explique FUJIOKA Shigefusa un des pilotes de bateaux. *Moi-même, je n'avais jamais vu ça."*

Ce petit brun de 62 ans rapporte qu'après la naissance des petits Uji, Mariko est restée dormir avec eux pendant trois mois. A l'aide d'une seringue, elle s'occupait de les nourrir à base de poissons écrasés et chauffés. Depuis chercheurs, touristes et scientifiques viennent les contempler. Entre incrédulité et curiosité, ils prennent des notes et des photos, font le plein de souvenirs et questionnent les pêcheuses sur leur croissance.

Le front rougi par les flammes, Mariko descend de la barque. Elle enlève sa jupe de paille et ouvre une bière. Dans la cabane qui surplombe la rivière, les pilotes de bateaux et les deux pêcheuses se rejoignent. Là, le temps d'une cigarette et d'un verre, ils discutent, rigolent et relâchent la pression. Dans un aquarium, des tortues de mer essaient de nager. Aux murs, des chapeaux et les jupes en paille. Une maison en bois qui craque du sol au plafond, mais qui regorge de souvenirs et de photos. *"Vraiment, j'ai trouvé ce que j'aime faire le plus au monde,* lance Mariko en tirant sur sa cigarette. *Je m'arrêterai quand je ne pourrai plus tenir. Mais j'ai encore le temps"*, ajoute-t-elle le sourire aux lèvres.

Ce dont elle rêve maintenant, c'est de pouvoir pêcher, sans avoir à passer la corde au cou de ses oiseaux. Pour qu'ils soient de nouveaux libres. Et avec les bébés Uji, Mariko espère pouvoir y arriver un jour.

ELODIE HERVÉ



Elodie Hervé pour Zoom Japon

Son rêve est de pouvoir pêcher sans avoir à passer la corde au cou de ses cormorans.

DÉCOUVERTE 100 yens la nouvelle idée

Pour moins d'un euro, Haruyo trouve des idées accessibles et pratiques pour sa cuisine au *100 yens shop*.

Pour rendre les tâches culinaires plus pratiques et joyeuses, il est indispensable d'avoir les ustensiles adéquats. A Tôkyô, le quartier de Kappabashi concentre les commerces spécialisés dans ce domaine qui s'adressent surtout aux professionnels. Son équivalent à Ôsaka est le galerie marchande de Sen'nichimae Doguya-suji. Mais il n'est pas utile de s'y rendre pour trouver son bonheur. Quelle que soit la ville, *les 100 yens shop* (*hyakuen shoppu*), ces boutiques où tout est à 100 yens (hors taxes), permettent de s'équiper en une fois. De la petite poêle aux couteaux, en passant par les assiettes et les accessoires pour la cuisine japonaise ou occidentale, on y trouve de tout. Par exemple, pour faire des pâtisseries, ils proposent non seulement des moules à gâteaux, à gelée ou à biscuits, mais aussi les ingrédients, de la farine jusqu'au nappage.

Aujourd'hui, j'ai essayé des ustensiles étranges à première vue, mais qui se sont finalement révélés pratiques. Le premier est une paire de ciseaux conçue uniquement pour couper en rondelle une banane !



Maeda Haruyo

On peut faire la même chose avec un couteau, mais cette invention est moins dangereuse pour les enfants.

Le deuxième ressemble étrangement à une cuvette de toilette couleur banane. Il permet d'avoir un œuf poché en le plaçant dans un four à micro-ondes. Il suffit de casser un œuf puis de percer 5 ou 6 fois le jaune à l'aide d'une pique à brochette pour l'empêcher d'exploser. On ajoute de l'eau avant de refermer le couvercle. On chauffe pendant 50 secondes et le tour est joué ! Avec une salade verte, c'est un plat parfaitement équilibré et rapide à réaliser !



Moins d'une minute pour préparer un plat parfait !

Le troisième est comparable à un simple tupperware rectangulaire. En réalité, c'est une nouvelle technique pour cuire au maximum 150 grammes de pâtes. Pour cela, il faut mettre les pâtes dans la boîte, ajouter de l'eau jusqu'au trait indiqué et un peu de sel. On ferme ensuite le couvercle et on place la boîte au micro-ondes pendant 4 à 6 minutes. Inutile de gaspiller de l'eau dans une grande casserole ou d'avoir une passoire à portée de main car des trous sont prévus sur les côtés pour égoutter. Il ne reste plus qu'à les servir dans une assiette et d'y ajouter une sauce !



Une boîte magique pour les célibataires ?

Le dernier gadget est un petit batteur électrique alimenté par des piles. Il réalise un cappuccino fait maison avec une mousse digne d'un professionnel. Pour atteindre cette onctuosité, il suffit de fouetter le lait pendant 10 à 20 secondes.

On trouve bien d'autres objets qui ont l'air intéressant et qui peuvent rendre service. Ma seule crainte est de ne plus avoir assez de place dans mes tiroirs pour les ranger. Cela me donnera l'occasion d'aller au *100 yens shop* pour trouver de nouveaux systèmes de rangement !

MAEDA HARUYO

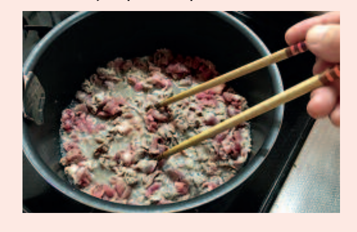
LA RECETTE DE HARUYO

GYUNIKU NO SHIGURENI
(Bœuf au gingembre)



PRÉPARATION

1 - Dans une casserole, disposer le bœuf émincé et ajouter le saké.
2 - Chauffer jusqu'à évaporation du saké.

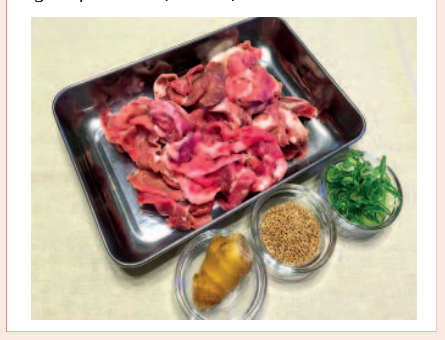


3 - Ajouter l'eau et porter à ébullition.
4 - Incorporer les condiments et le gingembre.
5 - Cuire jusqu'à évaporation du jus.
6 - Ajouter le sésame puis mélanger.
7 - Servir et déguster.

Conseil : Il est conseillé d'utiliser du bœuf finement émincé. Sinon, vous pouvez couper le bœuf en lamelles. Ce bœuf au gingembre peut se conserver une semaine environ au réfrigérateur. On peut le consommer froid. C'est donc parfait pour préparer un *bentô*.

INGRÉDIENTS (pour 4)

300 g de bœuf émincé (ou coupé en lamelle)
20 g de gingembre coupé en fine lamelle
75 ml de saké ou de vin blanc
200 ml d'eau
25 g de sucre
20 ml de mirin
60 ml de sauce de soja
15 g de sésame grillé
5 g de poireaux (émincé)



Angeles Marin Cabello pour Zoom Japon

"La plus belle vue du Japon". C'est en ces termes qu'un émissaire coréen a évoqué le paysage évoqué en 1711 qui apparaît à la fenêtre du Taichoro.

COUP DE CŒUR Un trésor nommé Tomo

La préfecture de Hiroshima recèle de nombreux lieux d'exception. Parmi eux, le charmant port de Tomo-no-ura.

Assis, les jambes croisées sur un coussin dans la salle de réception Taichoro, le prêtre du temple Fukuzen-ji, explique l'importance de l'incroyable vue qui s'étale derrière la fenêtre. Flottant sur la mer couleur saphir, on aperçoit les petites îles de Sensui et Benten. Sur cette dernière, une pagode orange vif surgit au milieu des pins sombres comme une flamme, tandis qu'un petit *torii* sur le rivage indique aux visiteurs que l'endroit est sacré. En 1711, l'envoyé coréen I Pan-on l'a présenté comme *"la plus belle vue du Japon."*

Mais, poursuit le prêtre, il ne s'agit pas seulement d'une jolie vue. Pendant des siècles, ce lieu a également servi de calendrier cosmique. *"La position des étoiles et des planètes par rapport à ces îles permettait de déterminer le moment où il fallait célébrer le solstice, l'équinoxe, la lune d'octobre et le Nouvel An"*, raconte-t-il. Il sort alors une boîte pleine de vieilles reliques : des cadrans solaires, des lanternes, des parchemins. Un ensemble de souvenirs couvrant des centaines d'années. Chaque objet possède sa propre histoire et le prêtre semble prêt à les raconter. Mais le guide s'incline, sa tête touchant presque le tatami. Il présente ses excuses, en lui disant que son petit groupe d'une vingtaine de personnes est déjà très en retard et qu'il doit se dépêcher pour se rendre à la prochaine étape de son voyage. Le prêtre lui lance un regard interrogateur, puis hausse les épaules avec bonne humeur. Il a un petit air de Dalaï Lama. Le temps? Se dépêcher? Des concepts étrangers à son univers.

A l'extérieur, le soleil éblouissant du matin brille sur les eaux de la baie de Tomo-no Ura. Tomo est un charmant petit village de pêcheurs à la pointe de la péninsule de Numakuma, à 14 km au sud de Fukuyama, dans la préfecture de Hiroshima. Taichoro est un monument historique national, bâti en 1690 comme annexe au temple Fukuzen-ji. Il servait de maison d'hôtes pour accueillir les émissaires en visite. L'histoire du calendrier céleste n'est qu'un exemple parmi les milliers de charmants contes qui entourent la cité.

Niché au cœur de la baie en demi-lune qui surplombe le parc national de la mer Intérieure, Tomo a été une source d'inspiration pour les poètes et les artistes pendant des siècles. Mille ans avant la visite d'I Pan-on, le *Manyôshû* (recueil de poèmes du VIIIe siècle) comprenait huit poèmes consacrés à Tomo, y compris celui d'OTOMO Tabito :

"Chaque fois que j'aperçois le genièvre sur la plage rocheuse de Tomo-no-ura,
Je me souviens de mon épouse qui avait l'habitude de venir admirer l'arbre avec moi.
Comment pourrais-je l'oublier ?"

En 1929, le paysage de Tomo a inspiré le maître de koto aveugle MIYAGI Michio (1894-1956) pour composer son célèbre morceau *Haru no Umi* (Mer de printemps). MIYAZAKI Hayao l'a choisi, en 2008, comme décor pour son film d'animation *Ponyo sur la falaise* après avoir passé deux mois dans une maison donnant sur le port. Plus récemment, en septembre 2012, le réalisateur américain James Mangold, en compagnie de l'acteur Hugh Jackman et de son équipe, est descendu dans la ville pour tourner quelques scènes du film *Wolverine*. Le cinéaste a choisi Tomo parmi plus de cinquante autres villages japonais, car il lui évoquait le vieux Japon qu'il avait découvert à travers les films d'OZU Yasujirô. Hugh Jackman a quant à lui, pêché dans la baie de Tomo et a tweeté des photos de lui devant l'emblématique Jôyatô, le phare en pierre de Tomo qui remonte au XVIIe siècle. 1300 ans après le poème d'OTOMO, la vue intemporelle que procure ce village continue d'envoûter tous ceux qui le voient. Ou du moins, presque tout le monde.

En 1983, ce trésor inestimable a été menacé par les autorités locales qui voulaient construire un pont de 180 mètres juste en face de l'ancienne zone portuaire, y implanter une décharge de 4,6 hectares et un grand parking, ce qui aurait définitivement défiguré ce fabuleux paysage. Malgré l'opposition véhémente des habitants, Tomo semblait condamné à perdre son plus charmant atout. Toutefois, son sort a attiré l'attention de plus de 45 organismes de préservation nationaux et internationaux, parmi lesquels le World Monument Fund (WMF) et le Conseil international des monuments et des sites (ICOMOS). Le WMF a même aidé à restaurer l'une des anciennes maisons de marchands de Tomo, grâce à une aide financière d'American Express. La maison sert désormais de centre d'information et de maison d'hôtes.

En avril 2007, quelque 160 résidents ont déposé une plainte au tribunal de Hiroshima pour empêcher le gouverneur de la préfecture de délivrer un permis de construire. Cela n'a pas empêché les autorités locales de procéder, un an plus tard, à une demande d'autorisation pour entamer les travaux. Il a fallu attendre octobre 2009 pour que le tribunal


Angeles Marin Cabello pour Zoom Japon

Tomo-no-ura doit sa prospérité à une localisation idéale.


Angeles Marin Cabello pour Zoom Japon

Jôyatô, l'un des trésors de la cité portuaire.

POUR S'Y RENDRE

PAR AVION : Les vols entre Tôkyô et Hiroshima (1h15) sont nombreux. A l'aéroport, empruntez la Limousine Bus jusqu'à la gare de Fukuyama (1h), puis un bus Tomotetsu jusqu'à Tomo-no-ura (30 mn). PAR TRAIN : Le shinkansen jusqu'à Fukuyama (3h40), puis un bus Tomotetsu jusqu'à Tomo-no-ura (30 mn).



Angeles Marin Cabello pour Zoom Japon

La fameuse boutique de Ken-chan où l'acteur américain Hugh Jackman a goûté des sardines séchées.



Angeles Marin Cabello pour Zoom Japon

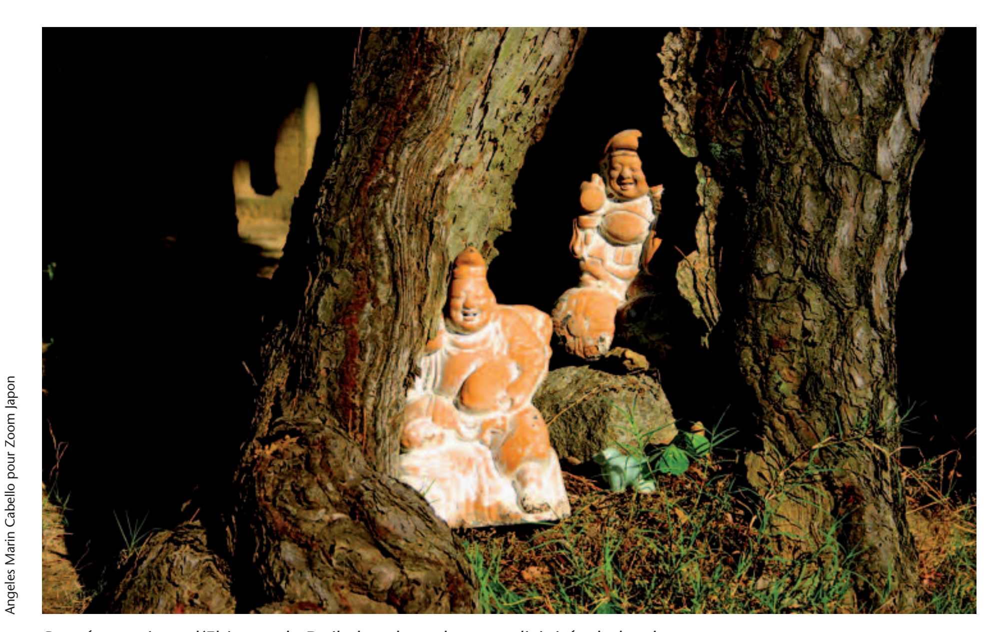
On trouve quelques producteurs de hômeishu*, la spécialité locale, dont les vertus sont multiples.*

prononce une sentence historique, laquelle bloquait le projet et reconnaissait le droit des habitants à protéger leur paysage urbain. Les autorités locales ont décidé de faire appel. Heureusement, en juin 2012, après trois décennies d'intense combat, le nouveau gouverneur YUZAKI Hidehiko a décidé d'enterrer le projet de pont et s'est engagé à préserver la zone portuaire. Une victoire sur le béton suffisamment rare pour être soulignée. *"C'est un grand pas en avant et une bonne chose pour l'avenir du Japon, et pas seulement pour Tomo-no-ura",* s'est même félicité MIYAZAKI Hayao.

Qu'est-ce qui a pu inspirer une résistance si tenace ? En vérité, Tomo dispose bien plus que sa vue enchanteresse. C'est d'abord le seul port japonais en état de l'ère Edo (1603-1867), avec environ 80 bâtiments datant de cette époque. Mais son importance historique va beaucoup plus loin. Les courants venus de l'est et de l'ouest se rencontrent ici. Dans les temps anciens, les navires attendaient ici que la marée tourne, ce qui a valu à la cité portuaire d'être surnommée *machi shio no minato* (le port où l'on attend les marées). D'autres navires venaient trouver refuge dans sa baie protégée, le temps que la tempête passe.

Pendant l'ère Edo, il a connu la prospérité grâce au commerce avec l'Asie continentale. On dit que ses magasins étaient tellement sollicités qu'ils restaient ouverts nuit et jour, tandis que les émissaires de Corée et des Pays-Bas louaient sa beauté. On dit aussi que le poète et érudit RAI Sanyô (1780-1832) a travaillé sur son importante *Nihon Gaishi* (Histoire du Japon) à Tomo-no-ura, et que SAKAMOTO Ryôma, le fameux dirigeant du mouvement favorable au renversement du shogunat des TOKUGAWA, se serait caché après le naufrage de son navire l'Irohamaru, en 1867. L'épave n'a été retrouvée que 100 ans plus tard. Elle est maintenant exposée au musée Irohamaru, situé à côté du phare Jôyatô.

Ce riche héritage historique imprègne le labyrinthe composé par ses rues étroites, ses vieux temples et ses ruelles fouettées par le vent, où chaque bâtiment est un trésor national. Vous pouvez le sentir dans le vieux bois des maisons de marchands. A l'instar de la résidence Ota, une ancienne brasserie de *hômeishu* (un vin de riz à base de seize plantes, la spécialité locale). Elle est non seulement célèbre parce que ses premiers propriétaires avaient obtenu les droits exclusifs de le produire, mais aussi parce que SANETOMI Sanjô et six nobles de la cour en



Angeles Marin Cabello pour Zoom Japon

Représentations d'Ebisu et de Daikoku, deux des sept divinités du bonheur.

route pour Chôshû (aujourd'hui Yamaguchi) y ont été arrêtés lors du soulèvement militaire pro-empereur le 30 septembre 1863.

Il y a aussi la légende du pont des soupirs, l'histoire locale de Roméo et Juliette. Pendant le règne du légendaire empereur Ôjin Tennô (270-310), deux amants se donnaient rendez-vous en secret tous les soirs au pied du pont. L'homme s'appelait Watari Takenouchi no-omi. Il était chargé de recevoir les envoyés de Corée. La femme était une hôtesse du nom d'Enoura. La rumeur se répandit dans toute la ville et les deux amants disparurent mystérieusement en mer. Aujourd'hui, le pont ressemble à une modeste bosse, au milieu de la route. Mais qui peut résister à un tel récit romantique rempli de mystères ?

Néanmoins, Tomo n'est pas une simple ville musée. Son port fonctionne toujours. Il suffit de lever le nez pour apercevoir des claies sur lesquelles sèchent au soleil du poisson et du poulpe. Ses rues tranquilles abritent encore quelques vieilles boutiques où l'on trouve des kimonos, des rames ou des lanternes. Quelques artisans brassent encore du *hômeishu* qui, dit-on, combat la fatigue et favorise la longévité. De nouveaux souvenirs ont succédé aux plus anciens. Les visiteurs peuvent désormais suivre la "route Wolverine" grâce à laquelle ils découvriront l'incontournable boutique de Ken-chan où l'acteur Hugh Jackman s'est arrêté pour goûter des sardines séchées, ou encore le tunnel qui apparaît dans *Ponyo sur la falaise*. Un endroit que FUKUSHIMA Rila, autre actrice vedette de *Wolverine*, a rendu célèbre en faisant un selfie qu'elle a diffusé sur Twitter. Tomo a aussi un lien avec le groupe AKB48 depuis que l'une de ses membres, IWASA Misaki, a remporté un vif succès en 2014 avec le titre *Tomo-no-ura Bojô*. Dans le clip vidéo, on retrouve tous les lieux qui ont fait la gloire de Tomo, y compris la fameuse vue depuis Taichoro. C'est un privilège d'être encore en mesure de contempler cette scène intemporelle qui n'a pas été défigurée par un vilain pont. Après tout, ce n'est pas tous les jours que l'on peut admirer *"la plus belle vue du Japon"*.

STEVE JOHN POWELL & ANGELES MARIN CABELLO

ZOOM JAPON

Zoom Japon est publié par les éditions Ilyfunet
12 rue de Nancy 75010 Paris - France
Tel: +33 (0)1 4700 1133 Fax: +33 (0)1 4700 4428
www.zoomjapon.info / courrier@zoomjapon.info
Dépôt légal : à parution ISSN : 2108-4483
Imprimé en France

Ont participé à ce numéro:
Odaira Namihei, Gabriel Bernard, Ritsuko Koga, Eric Rechsteiner, Jérémie Souteyrat, Jean Derome, Makiko Segawa, Elodie Hervé, Steve John Powell, Angeles Marin Cabello, Maeda Haruyo, Hirai Michiko, Kumagai Toshikatsu, Kashio Gaku, Kimié Ozawa, Takako Taniguchi, Chiho Ichikawa, Miho Masuko, Yoshié Takano, Miwa Takano, Rié Tanaka, Lucia Lundberg, Marie Varéon (maquette).

Responsable de la publicité : Yoshiyuki Takachi
Responsable de la publication : Dan Béraud



événements

Le plus grand salon d'affaires au Japon

pour étendre vos activités commerciales (du Japon vers l'étranger) 《海外ビジネスEXPO2016》 Kaigai Business Expo 2016
Date : 09/11/2016
Horaire : 10h~19h
Adresse : Akihabara UDX Gallery / Gallery NEXT Minami-Wing 4F Akihabara UDX 4-14-1 Soto-Kanda, Chiyoda-ku, Tokyo
Organisateur : Comité de réalisation de Kaigai Business Expo 2016
Info : www.digima-japan.com/event-news/expo2016/about/

● **Maison WA Espace DENSAN** artisanat traditionnel à partir du 01 oct. vernissage le 18 oct de 19h à 21h. Rés. obligatoire : rsvp@sasenis.com et 01 40 26 66 70 - 8 bis rue Villedo 75001 Paris

cours

ÉCOLE IMOTO SEITAI FRANCE, art de vivre et d'ajustement corporel.
Pour tous : CURSUS DE FORMATION, SÉMINAIRE les 26 et 27 novembre 2016,... Retrouvez toutes les informations sur www.imoto-seitai.fr

● **Stage intensif de japonais** pour débutant du 16 novembre au 16 décembre - 20h. - mer. et ven. 19h-21h - 260€ ttc. Matériel compris. Inscription sur www.espacejapon.com

● **Ateliers DESSIN-MANGA** Stages intensifs pendant les vacances scolaires. De 11h~15h. 265€ttc (matériel et bento compris). Attention nombre de places limité. Informations et inscription sur www.espacejapon.com

emplois

Aki Boulanger Pâtissier

AKI, la boulangerie franco-japonaise de la rue Sainte Anne, propose depuis 2009 de la boulangerie traditionnelle française mais aussi de nombreuses pâtisseries japonaises ainsi que des bento.

Dans le cadre de son développement et l'ouverture d'une deuxième boutique **AKI boulanger** recrute :

- **un manager**
- **des patissiers/boulangers**
- **des cuisiniers**
- **des vendeurs/vendeuses**
- **des serveurs/serveuses**

Vous êtes dynamique et vous souhaitez rejoindre une entreprise en développement, envoyer CV et lettre de motivation à placemonge1@gmail.com

Ambassade du Japon en France
Recrutement

d'un(e) assistant(e) en communication

- français (niveau langue maternelle)
- japonais (Niveau équivalant au JLPT N1)
- anglais (niveau avancé, parlé et écrit)

Maitrise obligatoire : Word, Excel, Powerpoint, gestion de site web (ex. Dreamweaver, Photoshop) et réseaux sociaux, logiciels de gestion de bases de données

- Examen écrit avec entretien
- Aucune réponse par téléphone, les CV envoyés ne seront pas rendus.
- Pour plus de détails, veuillez consulter le site suivant : www.fr.emb-japan.go.jp
- CV + photo à envoyer uniquement par courrier avant le vendredi 21 octobre 2016

Ambassade du Japon en France
Service Culturel et d'Information
7, avenue Hoche 75008 Paris



divers

Japan Rail Pass
Vente de JR pass par internet
www.jr-pass.fr

● **Shiatsu:Etsuko ADACHI** Diplômée de Shiatsu (EST et agréée FFST) Paris sur rendez vous ou à domicile Tel:0614379144 etsukoa4826@gmail.com

● **La Pharmacie du RER** située dans la gare de La Défense vous accueille du lundi au vendredi 7h-21h et le samedi 8h30-21h. Mardi, jeudi, samedi -25% sur le 2ème produit identique.
日本語でも対応致します。

A la rencontre de NHK World TV
Projection de deux documentaires **le 13 octobre 2016**.
18h : Thalidomide, un scandale d'Etat.
19h45 : Au cœur de la déferlante.
Entrée gratuite.
Maison de la Culture du Japon à Paris 101 bis quai Branly 75015 Paris.
Réservation : club@zoomjapon.info


Nostalgie et modernité
se rencontrent dans la ville de
Fukuyama
Tokyo
Kyoto
Osaka
Hiroshima
Miyajima
Tomonoura
Château de Fukuyama
Abuto kan'non
Ligne JR Fukuen-sen
Echangeur Fukuyama-Higashi
Autoroute Sanyo
Aire de centre-ville
Ligne JR Sanyo-Shinkansen
Gare de Fukuyama
Gare de Higashi Fukuyama
Ligne JR Sanyo-honsen
Gare de Bingo-Akasaka
BUS
Service routier Arist Numakuma
Aire de Tomonoura
Ile Sensuijima
Tomonoura
Ile Tashima
Ile Bentenjima
Ile Yokoshima
Côte de Yokoyama
Accès à Fukuyama
Shinkansen
FUKUYAMA
30min env. HIROSHIMA
1h30min env. HAKATA
JR 20min env. ONOMICHI
1h env. SHIN'OSAKA
2h env. NAGOYA
3h40 env. TOKYO
JR 30min env. KURASHIKI
BUS 30min TOMONOURA
Expérience FUKUYAMA
HIROSHIMA FREE Wi-Fi
Japan Connected-free Wi-Fi
Office de tourisme de Fukuyama Sta.
(Dans la gare JR de Fukuyama. Langues : JP/EN)
30-1 Sannomaru-cho, Fukuyama-shi, Hiroshima-ken 720-0066
Tél : +81 (0)84-922-2869
Pour plus d'informations : www.experiencefukuyama.com
Toutes les explications en anglais pour le moment (en 2016)